Н. НОВИКОВ

ОПЕРАЦИИ ФЛОТА ПРОТИВ БЕРЕГА НА ЧЕРНОМ МОРЕ В 1914-1917 гг.


ВОЕНИЗДАТ

Н. НОВИКОВ

ОПЕРАЦИИ ФЛОТА ПРОТИВ БЕРЕГА НА ЧЕРНОМ МОРЕ в 1914—1917 гг.

ВТОРОЕ ИЗДАНИЕ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА—1937


БИБЛИОТЕКА
ИМЭЛ
при Ц.К.В.К.П.(б)

От издательства

Со времени выхода в свет первого издания настоящей книги[1] в 1927 г. материалы по империалистической войне 1914—1918 гг. на Черном море пополнились рядом архивных и печатных источников, позволивших более полно осветить боевую обстановку и события на Черном море.

Содержание настоящей книги не исчерпывает всех операций флота против берега на Черном море в войну 1914—1918 гг., в течение которой боевая деятельность обеих сторон на этом море преимущественно носила характер действий против берегов. Пределы книги позволили охватить лишь некоторые операции, являвшиеся наиболее типичными для данного театра. Настоящий труд ни в коем случае не может рассматриваться как история войны на данном театре или как отдельные главы этой истории; по своему существу настоящий труд является лишь описанием отдельных операций.

Изучение боевой действительности на черноморском театре в мировую войну заставляет признать, что оперативное руководство Черноморским флотом царской России было не на высоте тех требований, которые предъявляла ему обстановка, а большинство проведенных им операций представляет собой далеко не положительные образцы оперативного творчества.

Флот Черного моря не имел ни подробно разработанного и проверенного маневрами плана войны, ни изученного театра, ни должного знания противника.

---

[1] Издание Военно-морской академии РККА. Ленинград.

Поэтому приведенные в настоящем труде примеры являются лишь наиболее типичными примерами из длинного ряда операций всей войны, свидетельствующими о том, что вопросы борьбы флота с берегом, так же как и берега с флотом, не были своевременно поставлены и разрешены на черноморском театре в планах боевой подготовки флота и создания средств береговой обороны.

ГЛАВА I

БОМБАРДИРОВКА СЕВАСТОПОЛЯ *ГЕБЕНОМ* 29 ОКТЯБРЯ 1914 Г.[1]

ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Бомбардировка Севастополя *Гебеном* сама по себе не представляет крупного эпизода борьбы флота с берегом, но она сопровождалась рядом таких обстоятельств и протекала при такой обстановке, которые дают весьма обширный материал для суждений по вопросу обороны баз флота. Поэтому мы считаем полезным развернуть тот фактический материал, который сгруппировался вокруг самого факта бомбардировки.

Подробное освещение политической обстановки не входит в нашу тему, а потому для обрисовки ее мы вкратце укажем лишь на обстановку последних дней на Черном море перед началом военных действий, не касаясь политических подробностей и стратегических директив, которые, в той или иной степени, влияли на поступки и решения командования.

Продолжительные колебания Турции в вопросе выступления на стороне центральных держав отсрочили начало военных действий на черноморском театре почти на три месяца. Это позволяло в полной мере вести тщательное наблюдение за изменением настроения правительственных и общественных кругов Турции и, таким образом, по нарастанию тех или иных тенденций предвидеть момент разрыва и вероятный план действий возможного противника.

---

[1] Все даты в тексте книги даны по новому стилю.

Вхождение *Гебена* и *Бреслау* в состав турецких морских сил не оставляло никаких сомнений относительно истинных намерений правительства Энвера-паши. Вопрос сводился только к выбору момента выступления. Таким образом, основной задачей дипломатии и агентурной разведки было установление тех признаков, за которыми непосредственно могло последовать активное выступление. При том серьезном изменении военной обстановки на Черном море, которая создавалась с появлением здесь *Гебена* и *Бреслау*, трудно было сомневаться, что одним из главных побуждений к выступлению будет являться возможность использования для Турции того выгодного соотношения сил на море, которое явно было не в пользу устаревшего боевого ядра флота России на Черном море.

Поэтому перед черноморским командованием была дилемма—или настаивать на необходимости разрешить создавшееся положение внезапным ударом, выработав способ и найдя для того случай, с целью восстановления прежнего соотношения сил,—или подготовиться ко всем возможностям, которые имелись в распоряжении неприятеля, обладавшего этими двумя вполне современными боевыми кораблями.

Директивы политического характера были сформулированы министром иностранных дел Сазоновым в его телеграмме от 29 августа 1914 г. следующим образом:

«... Сам по себе выход *Гебена* в Черное море не означает разрыва, и меры против него допустимы только в случае полной уверенности в успехе. С общей политической точки зрения, разделяемой Францией и Англией, весьма важно, чтобы война с турками, если бы она оказалась неизбежной, была вызвана самой Турцией. Все эти соображения склоняют меня к выводу о нежелательности инициативы разрыва с Турцией с нашей стороны».

Однако, это мнение не было согласовано со взглядами верховного командования, которое через три дня, т. е. 1 сентября, на предложение адм. Эбергарда считать *Гебена* и *Бреслау*, в случае появления их в Черном море даже под турецкими флагами, кораблями германского флота и принять все меры для защиты от их покушений, ответило, что

«если бы Эбергард считал для себя выгодным атаковать неприятеля сейчас же после выхода *Гебена* в Черное море, не дожидаясь агрессивных действий с его стороны, оно разрешает это выполнить».

Но столь решительное согласие через полтора месяца было отменено другой директивой:

«не искать встречи с турецким флотом, если он не займет явно угрожающего положения»[1].

Таким образом, черноморское командование получало указание не вызывать разрыва и в будущем.

Между тем, и официальные русские представители в Турции и агентурная разведка доносили о расширяющихся военных приготовлениях. Эти донесения, поступавшие в изобилии, говорили в одинаковой степени о наличии предвоенных мер как в самом Константинополе, так и в отдельных вилайетах Малой Азии[2]. Сводка этих данных рисовала определенную планомерную картину подготовки к войне. Большинство из этих сведений передавалось черноморскому командованию, и оно не могло не видеть того нарастания опасности, которое уже отмечалось повсеместно.

Насколько тревожной была обстановка уже в сентябре, свидетельствует сообщение русского посла в Константинополе Гирса, переданное адм. Эбергарду по радио 19 сентября:

«Ввиду непрекращающихся слухов о предстоящем выходе *Гебена* и *Бреслау* в Черное море, слухов, решительно опровергаемых членами правительства, полагал бы своевременным принятие необходимых к защите побережья мер, заминирование портов и прочее».

Два дня спустя, 22 сентября, это предупреждение было подтверждено и ставкой, сообщавшей:

---

[1] Телеграмма ставки № 73 от 13 октября 1914 г. Д. № 13779.

[2] 3 августа 1914 г. в Берлине между Германией и Турцией был заключен военный союз, оставшийся неизвестным России и ее союзникам, рассчитывавшим удержать Турцию нейтральной. Турция обязалась выступить на стороне центральных держав и начать немедленно для того военные приготовления, оставив за собой право выбрать наиболее благоприятный момент для выступления.

«Получаемые из Константинополя известия почти не дают надежды на сохранение мира. Надо ожидать выступления Турции. Весьма вероятна минная атака или постановка заграждения у Севастополя до объявления войны» (телеграмма № 55).

20 октября адм. Эбергард был уведомлен телеграммой Сазонова, что

«в связи с полученным Турцией от Германии золотом возможно в ближайшие дни выступление ее против нас».

На следующий день было получено новое извещение, что Турция подписала протокол, которым обязывалась к немедленному военному выступлению, когда в счет обещанного денежного пособия она получит от Германии 2 миллиона фунтов. После 21 октября министерство иностранных дел почти ежедневно извещало об ухудшающемся политическом положении. Наконец, 28 октября в 17 ч. 30 м. было получено сообщение, что

«по достоверным сведениям Турция решила 28 октября немедленно объявить войну».

Таким образом, недостатка в предупреждениях не было. Г. Лорей, автор описания операций германо-турецкого флота, говорит, что Германия неоднократно настаивала на ускорении выступления Турции. Так, 7 сентября начальник германской военной миссии ген. Лиман фон-Сандерс получил от начальника большого генерального штаба ген. Мольтке телеграмму:

«Желательно, чтобы Турция выступила возможно скорее, не позднее окончания организации обороны Дарданелл, которое необходимо ускорить».

8 сентября германский посол в Константинополе также получил предписание вынудить Турцию к выступлению. 15 сентября это предписание было подтверждено рейхсканцлером Бетман-Гольвегом с требованием энергичных действий на Черном море.

«В конце концов, — пишет Лорей, — Турция поставила свое согласие на выступление в зависимость от получения

от Германии займа в размере 2 миллионов турецких фунтов [1]. Эта сумма была обещана. Когда деньги эти, после случайной задержки, попали, наконец, в Константинополь, Энвер-паша был готов итти на выступление, но его коллеги министры хотели еще выиграть время и решили послать в Берлин министра иностранных дел Халила, чтобы там договориться о наиболее удобном моменте для активного выступления».

Как известно, адм. Сушон, поддержанный Энвером-пашой, не стал ожидать результатов переговоров и, обеспечив себе оперативное подчинение турецкого флота, начал военные действия нападением на русские порты.

27 октября в 8 ч. 30 м. Черноморский флот, в составе 6 линейных кораблей, 3 крейсеров, 16 миноносцев, 1 канонерской лодки и 1 заградителя (*Прут*) вышел в море для маневрирования, имея полные запасы снарядов и топлива.

Согласно директивам ставки о нежелательности дальних походов к берегам Турции, во избежание всего, что могло бы вызвать или ускорить войну с Турцией, адм. Эбергард решил на этот раз держаться вблизи Севастополя и выполнить некоторые стрельбы и практику в маневрировании [2].

Находясь в море, флот получил в 20 ч. 35 м. 27 октября радио от одного из пароходов, совершавших рейсы в Константинополь, что им в море около 17 ч. 30 м. были встречены в 5 милях от входа в Босфор *Гебен*, *Бреслау*, *Гамидие* и миноносцы. Около 10 ч. 20 м. 28 октября, на возвратном пути флота в Севастополь, командующий флотом получил снова радио с парохода *Александр Михайлович* о том, что на высоте Амастро им был встречен *Гебен* с двумя миноносцами, курсом на Керемпе.

Это повторное сообщение почему-то потребовало со стороны командования проверки и, когда флот подходил к Севастополю, им было сделано распоряжение о запросе посла и морского агента в Константинополе, верно ли

---

[1] Турецкий фунт (лира)—8 р. 50 к. золотом.

[2] В своих показаниях морскому министру, расследовавшему обстоятельства событий 29 октября, адм. Эбергард пишет, что, в связи с директивами ставки, ясно говорившими, что верховному командованию нежелательно все, что могло бы вызвать или ускорить войну, он «был принужден ограничиться плаванием у Севастополя для стрельб и маневров и ожиданием дальнейшего развития событий».

сообщение о выходе турецкого флота в море и где находятся его корабли в данный момент.

В 13 ч. 30 м. 28 октября, когда флот уже входил на Севастопольский рейд, флаг-капитан по оперативной части штаба командующего флотом, кап. 1-го ранга Кетлинский, запросил по радио пароход *Александр Михайлович*:

«Уверены ли, что видели *Гебен*?»

В 16 час. был получен ответ:

«*Гебена* прекрасно знаю».

За это время флоту было объявлено «третье положение»[1], транспортам[2]—«четвертое» и сделан сигнал «адмирал принимает в экстренных случаях». Сам командующий со штабом перешел с флагманского корабля на *Георгий Победоносец*[3].

Почти одновременно с приходом флота командующий приказал заградителю *Прут* приготовиться немедленно к походу. Целью этой посылки являлась перевозка из Ялты в Севастополь одного батальона 62-й пех. дивизии, которая, по требованию ставки, должна была быть срочно отправлена из Крыма на фронт. Один из батальонов был расквартирован в Ялте, и теперь, чтобы не задержать отправления дивизии, командующий флотом решил перевезти его морем. Так как никаких, по мнению штаба, готовых транспортных средств у флота не имелось, решено было послать заградитель *Прут*, который только что ходил с флотом в поход и, таким образом, был в полной готовности.

Распоряжению о посылке в море в столь напряженное время слабо вооруженного транспорта, и притом специального назначения, з а о д н и м б а т а л ь о н о м, место расположения которого (Ялта) находилось всего в 80 *км* от Севастополя, трудно найти оправдание, тем более что

---

1 Значение «положений» флота см. приложение № 1.

2 Под транспортами следует понимать переделанные из пароходов заградители *Ксения*, *Алексей*, *Георгий*, *Константин*, стоявшие на рейде с полным запасом мин, предназначенных для заграждения подступов к Севастополю.

3 Старый броненосец, уже выведенный в резерв и стоявший на рейде у входа в Южную бухту в качестве брандвахты. На нем находилось управление охраны рейда и помещался командующий флотом со своим штабом.

на *Пруте* находился полный запас мин в количестве 750, и притом мин лучших образцов (типа вахтенных и для постановок на больших глубинах). Все остальные заградители Черноморского флота *Ксения*, *Алексей*, *Георгий* и *Константин* вместе имели на себе запас около 800 мин; таким образом, *Прут* один заключал в себе 50% заградительных возможностей. Первой операцией, которую должен был осуществить флот при наличии уже угрожающих симптомов, была постановка минного заграждения, как это и предусматривалось планом кампании. Поэтому даже отсутствие *Прута* (не говоря уже о риске его потери) ослабляло осуществление первых мер предосторожности.

В своем ответе на поставленный вопрос о причинах посылки *Прута* Эбергард доносил морскому министру:

> «Телеграмма ставки требовала немедленно отправить 62-ю пех. дивизию, а так как батальон из Ялты шел бы 4 дня, то я послал заградитель *Прут*, как единственный в то время транспорт под парами (он был с флотом в море на маневрах). В моем распоряжении были годные для перевозки войск только *Прут*, *Кронштадт* и 4 заградителя. На заградителях, так же как и на *Пруте*, были мины, но более современные. *Кронштадт*[1] для нас более ценен, чем *Прут*».

В 17 час. (приблизительно через час после ответной телеграммы с *Александра Михайловича* о *Гебене*) заградитель *Прут* снялся с бочки и вышел в Ялту. Полчаса спустя, когда *Прут* еще не повернул за Херсонесский маяк, была получена уже упомянутая нами телеграмма министерства иностранных дел о намерении Турции объявить войну 28 октября.

В 20 ч. 35 м. командующий флотом объявил флоту по радио:

> «Положение весьма серьезное. *Гебена* с двумя миноносцами видели около Амастро. С рассвета «положение первое». Госпитальным судам—тоже к 9 час., транспортам (т. е. заградителям.—*Н. Н.*) пока—четвертое».

---

[1] Транспорт *Кронштадт* был пловучей мастерской и под категорию транспортов для перевозки войск мог быть подведен с большой натяжкой.

За это время флот энергично принимал уголь до полного запаса и к 22 час. закончил погрузку.

Необходимо отметить, что в это время минная бригада, в составе 15 миноносцев, находилась в районе Евпатории, где производила торпедные стрельбы. С возвращением флота в Севастополь она продолжала оставаться в Евпаторийском заливе. Когда бригада получила извещение о серьезности положения, начальник бригады передал в 23 часа по радио:

«Ввиду серьезности положения полагал бы необходимым иметь полный запас топлива. Жду распоряжений».

На это ему было отвечено:

«Приготовьтесь к бою, возвращайтесь в Севастополь, подходя в обстрел батарей и к минному заграждению не ранее рассвета. В случае появления неприятеля вскройте пакет 4Ш»[1].

Одновременно, как бы наведенное на размышление радиотелеграммой начальника минной бригады, естественно озабоченного судьбой своей бригады, командование дало радио *Пруту*:

«Ночь держитесь в море. После рассвета возвращайтесь в Севастополь, вскрыв, если явится неприятель, пакет 4Ш».

И одновременно было дано общее радио заградителям *Пруту*, *Дунаю*, *Бештау*, *Дыхтау*, начальнику обороны Керченского пролива:

«Завтра приготовиться ставить мины»[2].

Для дозорной службы в море был выделен из состава минной бригады 4-й дивизион, которому по радио было сообщено:

«В море *Прут*, будьте осторожны. В случае появления неприятеля поддержите *Прут*».

---

[1] Условное обозначение пакета с распоряжениями на случай войны.

[2] Это радио относилось ко всем районам Черного моря, где намечалось создание обороны подступов к побережью при помощи заграждений; *Прут*—у Севастополя, *Дыхтау*—у Батума, *Бештау*—у Одессы; *Дунай*—в Очакове, у входа в Днепрово-Бугский лиман; в Керченском проливе—свои плавучие средства.

Остальной минной бригаде было приказано приготовиться к походу к 6 час. 29 октября и иметь пары во всех котлах.

Дислокация флота в ночь на 29 октября

Таким образом, дислокация флота к полночи 29 октября была следующей:

Главные силы—все линейные корабли и крейсеры на Большом рейде в Севастополе, здесь же 4 заградителя с полным запасом мин. Все боевые корабли—в полной боевой готовности с поднятыми парами. Заградители—без паров. Минная бригада в Евпаторийском заливе в 6-часовой готовности. В море—в дозоре дивизион из трех миноносцев между Севастополем и Евпаторией и *Прут* между Ялтой и Севастополем.

В Одессе—канонерские лодки *Донец* и *Кубанец* и заградитель *Бештау*; у Очакова—заградитель *Дунай*.

В Батуме—транспорт *Березань* и заградитель *Дыхтау*.

В 4 ч. 15 м. всеми судами флота была принята открытая радиограмма из Одессы от дежурного парохода Ропит[1]:

> «Турецкий миноносец взорвал *Донец*, ходит в Одесском порту и взрывает суда».

Получив это извещение, командующий флотом дал радио:

> «Война началась».

В течение часа о том же были извещены все районы, порты и крепости Черного моря.

Напряженное состояние сменилось растерянностью, так как только в 5 ч. 20 м., т. е. через час, флот, стоящий на рейде, получил приказание вскрыть пакет 4Ш. Никаких распоряжений о возможности похода не делается; не делается никаких распоряжений и по крепости.

В 4 ч. 30 м. начальник охраны рейдов, находившийся на *Георгии Победоносце* (т. е. там же, где штаб), не видя никаких распоряжений по крепости на случай появления неприятеля у Севастополя, по собственной инициативе поручает своему помощнику известить начальника артил-

[1] Русское общество пароходства и торговли.

лерии о возможности появления перед крепостью неприятельских кораблей. Несколько позже, около 5 час., тот же начальник охраны рейда просит разрешения начальника штаба командующего флотом оставить замкнутыми крепостные минные заграждения у Севастополя, но получает приказание их разомкнуть ввиду ожидающегося возвращения *Прута*. Отдав о том распоряжение начальнику минной обороны, он предупредил последнего о серьезности положения.

Заграждение осталось разомкнутым, и среди дальнейших событий о нем вспомнили с большим опозданием.

Но около 5 ч. 30 м. утра поступает первое сведение о том, что события приближаются и к Севастополю. В этот момент получается донесение с наблюдательного поста Сарыч, что на зюд-вест от него на горизонте виден прожектор.

Среди очень подробной сводки всех радио и распоряжений, сделанной историографом Черноморского флота кап. 2-го ранга Квашниным-Самариным по наличным на кораблях флота журналам и записям, специально для описания событий 29 октября, имеются следующие последовательные записи:

> 5 ч. 30 м. Семафор начальника штаба по линии: «Кораблям, не имеющим полного запаса спасательных поясов, принять таковые от заградителей. Отряду заградителей передать имеющиеся спасательные пояса по требованию на корабли».

Служба связи, не имея от штаба приказания оповестить побережья и посты о начавшейся войне, делают это, с некоторым опозданием, по своей инициативе.

В 5 ч. 50 м. радио командующего флотом начальнику минной бригады:

> «Где находитесь?»[1]

На это радио по ошибке отвечает начальник 4-го дивизиона, находящегося в дозоре:

> «Между аз и буки»[2].

---

[1] Это радио посылается без номера из-за очевидной спешки и нервности в штабе. Д. № 7011.

[2] Условные пункты в районе Севастополя и Евпатории.

Радио это дается открытым. Пять минут спустя начальник минной бригады сообщает, что с бригадой снимается с якоря (6 ч. 10 м.).

Около этого же времени командование отправляет в ставку экстренную телеграмму:

> «3 ч. 30 м. утра турецкие миноносцы атаковали в Одессе охранную лодку *Донец* и с рейда стреляли по городу. *Донец* затонул. Стрельба прекратилась. Выхожу с флотом в море».

В 5 ч. 55 м. в море нашел туман от веста.

Одновременно послана партия траления для проверки южного выхода из Севастополя. В 5 ч. 58 м. пост Лукулл донес, что в виду поста, по направлению к Севастополю, идет двухтрубное двухмачтовое судно[1].

В 6 ч. 12 м. тот же пост дополнительно сообщил, что замеченное судно вооружено башнями и орудиями. Около судна—два миноносца, которые кружатся в районе Лукулла. Три минуты спустя (6 ч. 15 м.) начальник партии траления доносит, что видит *Гебена* в 35 кабельтовых от себя и одновременно с этим, не ожидая приказаний, поворачивает с партией, на траверзе Херсонесского монастыря, в Севастополь.

В 6 ч. 23 м. командующий дает радио по флоту:

> «Заграждение введено».

Таким образом, на самом деле крепостные минные заграждения, оставшиеся разомкнутыми в ожидании возвращения *Прута*, к моменту начала бомбардировки *Гебена* (6 ч. 33 м.) были еще выведены. Приказание начальника охраны рейдов, принятое не сразу, что видно из слов начальника минной обороны, задержалось при пере-

[1] Фактически пост дал свое сообщение в 5 ч. 30 м., но передача до штаба командования потребовала 28 мин. Надо полагать, что и лучи прожектора, замеченные постом Сарыч, были, если принять во внимание расстояние до Сарыча, видны им минимум на полчаса раньше.

Можно с уверенностью сказать, что этого штаб не учитывал. Прожектора не могли принадлежать никому иному, как неприятелю, так как в этом районе мог быть только *Прут*, которому обнаруживать себя прожекторами не было смысла.

даче по телефону и на минные станции. Во всяком случае, прошло несколько минут, пока это было сделано.

В записях минных станций мы имеем определенные указания, что за время с 6 ч. 35 м. до 6 ч. 40 м. *Гебен* маневрировал на крепостном заграждении, так как станции определенно отметили в этот период ряд замыканий на двух магистралях, что совпадает с наблюденным путем следования *Гебена*.

По тем же записям устанавливается, что только в 6 ч. 42 м. была введена боевая батарея минных станций № 2 и № 3 (минное заграждение у мыса Феолент и на юг от Херсонеса) и только в 6 ч. 45 м.—боевая батарея минных станций № 1 и № 4. Таким образом, передача приказаний и их выполнение заняло около 19—20 мин. За это время *Гебен*, попав под обстрел батарей, повернул на юг и вышел из района минных заграждений.

В 6 ч. 45 м. пост Лукулл донес, что *Гебен* удаляется и снаряды не долетают.

В объяснениях адм. Эбергарда на вопросы морского министра о причинах вывода крепостных заграждений и обстоятельствах, задержавших их включение, имеется следующее изложение событий:

> «С рассветом 29 октября боевые цепи заграждения были выключены, так как к этому времени ожидался приход *Прута*. Как только было донесено с постов, что в море открылся *Гебен*, немедленно было отдано приказание ввести боевые цепи. Приказание было передано лично начальником охраны рейдов на минную станцию. Выведя заграждение, начальник минной обороны вышел из помещения на пристань, где минеры готовились к работам. Поэтому принял приказание от начальника охраны рейдов унтер-офицер, который побежал доложить о том начальнику минной обороны. Через некоторое время начальник минной обороны лично ответил начальнику охраны рейдов, что цепи введены. Это уже было после первого выстрела».

На вопрос, был ли какой-либо дежурный у включателя заграждения, адм. Эбергард пояснил, что

> «дежурный офицер всегда находится на станции у коммутатора, но приказания ему отдаются только начальником мин-

ной обороны. Поэтому в передаче приказания с корабля *Георгий Победоносец* до станции произошла задержка».

Вопрос об установлении, действительно ли *Гебен* был на заграждении, не был поднят при расследовании обстоятельств 29 октября, хотя неминуемо должен был вытекать из сущности дела. Материалы по этому вопросу, собранные историографом флота[1], в частности записи минных станций о замыканиях, наблюдавшихся за этот период, устанавливают с несомненностью, что *Гебен* маневрировал на заграждении. В соответствии с рядом наблюдений, историографом была составлена схема маневрирования *Гебена*, и она показала, что *Гебен* коснулся края заграждения. К сожалению, тогда не представилось возможности получить более исчерпывающий материал от минной обороны крепости в виде карт, так как они представляли собой материал исключительной секретности.

Уже значительно позже, в 1923 г., при разборке материалов черноморского архива войны, среди разрозненных документов была обнаружена карта[2] с маневрированием *Гебена*, и здесь предположения историографа, что *Гебен* на заграждении был, подтвердились совершенно. Карта эта, подписанная начальником минной роты и офицером-наблюдателем, говорит, что *Гебен* пересек группу мин № 12, прошел вплотную к группе № 14 и, кроме того, был еще в трех опасных положениях.

Дав радио о близости *Гебена*, начальник партии траления вернулся со своими судами на рейд и в 6 ч. 30 м. утра подошел к *Георгию Победоносцу*. Повидимому, его радио еще не было разобрано, так как при приближении тральщиков к *Георгию Победоносцу* начальник партии был опрошен голосом о причине возвращения судов. Начальник повторил о близости неприятеля и получил приказание остаться с судами на рейде. Через три минуты *Гебен* открыл огонь. Идя со стороны Лукулла (черт. 1), *Гебен*

---

[1] Кап. 2-го р. Квашнин-Самарин по своей прежней деятельности был минером и имел большой опыт по вопросам заграждений в войну с Японией.

[2] Карта эта, судя по надписи на пачке документов, была взята среди других материалов из стола флаг-капитана оперативной части Кетлинского после его смены. Д. № 18971.

стрелял по крепостным батареям и рейду из своих 280-*мм* башенных орудий. Снаряды ложились преимущественно на рейде, причем осколки разрывающихся снарядов попадали на корабли, в том числе и на заградители. Один из снарядов попал в морской госпиталь, убив и ранив несколько больных; два попадания были в батареи. Прямых попаданий в корабли не было. Береговые батареи тотчас же открыли огонь, но туман сильно мешал стрельбе и определению расстояния. Вслед за батареями открыл огонь и *Георгий Победоносец*, но силуэт *Гебена* был им виден из-за тумана лишь самое короткое время, за которое корабль успел сделать всего три выстрела. Дистанция до противника была в это время около 80 кабельтовых.

В 6 ч. 40 м., через 7 мин. после начала бомбардировки, командующий флотом со штабом перешел на линейный корабль *Евстафий* и здесь оставался во все время бомбардировки. Опасаясь за судьбу заградителей, имевших полный запас боевых мин, командование по семафору приказало в 6 ч. 55 м., т. е. уже после фактического прекращения обстрела, заградителям перейти вглубь бухты, к Инкерману, что могло быть ими исполнено лишь в 7 ч. 30 м. Около этого же времени в море были посланы на разведку и для наблюдения за противником два гидросамолета, а также отдано распоряжение подводным лодкам *Судак* и *Лосось* срочно выйти в море. За время пребывания под огнем батарей *Гебен*, следовавший зигзагообразными курсами, получил три попадания крупными снарядами вблизи кормовой трубы, причем был выведен из строя один котел.

> «Считая, что стрельба по береговым целям вследствие плохой видимости будет иметь малые результаты, и принимая во внимание оживленный огонь береговых батарей, направленный на эскадренные миноносцы (падения ложились большей частью перелетами, при которых можно было лишь удивляться ничтожному количеству попаданий), *Гебен* отвернул и отошел 22-узловым ходом, приказав миноносцам убрать тралы»[1].

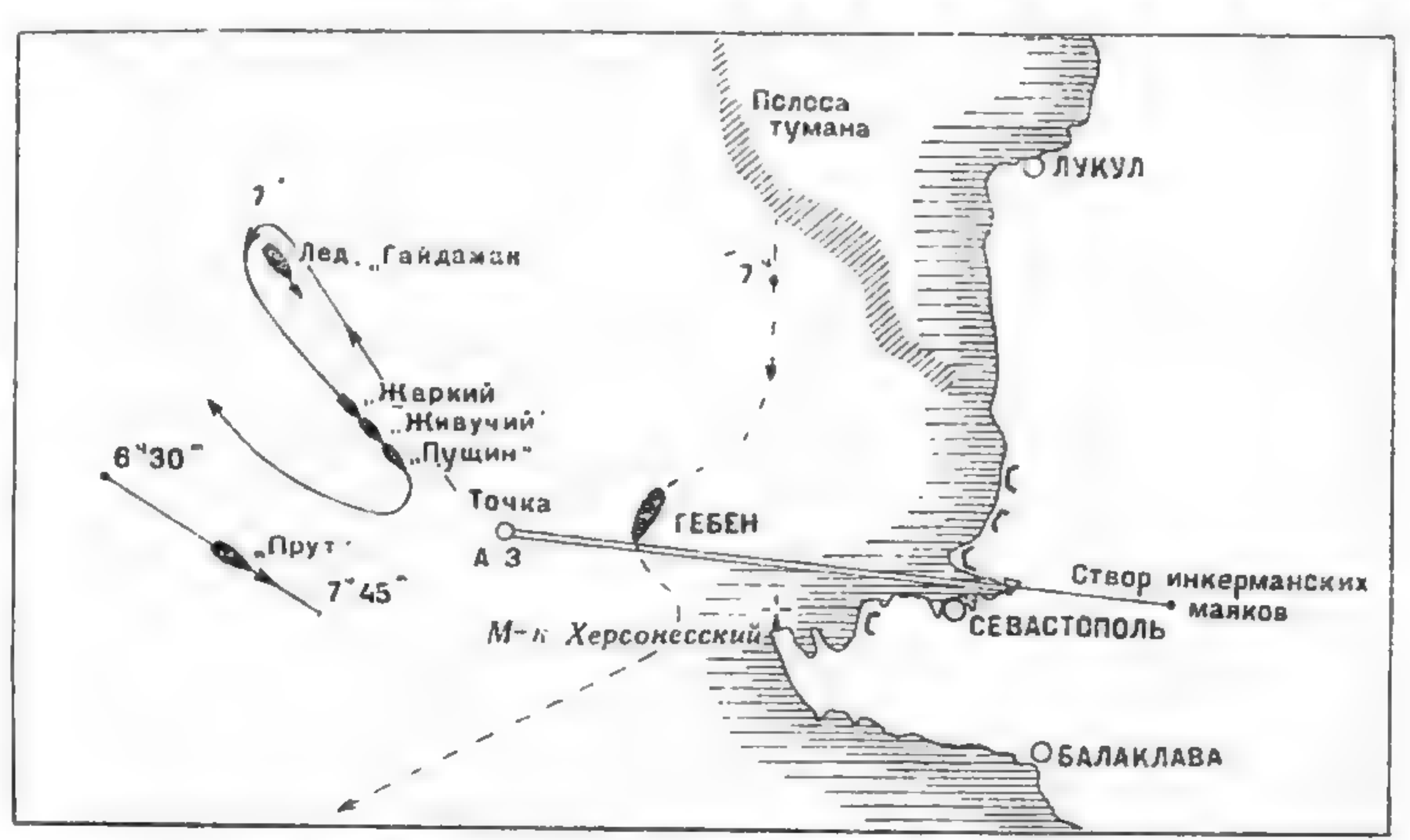
В 6 ч. 48 м. *Гебен*, выйдя из обстрела батарей и дав еще несколько залпов по рейду, стал удаляться на юг.

---

[1] Г. Лорей. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг., гл. 7-я.

Таким образом, бомбардировка продолжалась 15—18 мин., причем *Гебеном* было выпущено 47 снарядов 280-*мм* калибра и 12—152-*мм*.

За все это время никаких извещений о появлении *Гебена* кораблям, находящимся в море, послано не было,



Черт. 1. Схема маневрирования лин. крейсера *Гебен* и русских миноносцев 29 октября 1914 г.

так что ни минная бригада, уже вышедшая из Евпаторийского залива[1], ни *Прут* о появлении *Гебена* осведомлены не были.

ГИБЕЛЬ *ПРУТА*

Столь же неожиданным было появление *Гебена* и для дозорного дивизиона миноносцев. Последний, в составе миноносцев. *Лейт. Пущин*, *Живучий* и *Жаркий*, отделившись от минной бригады для несения дозорной службы у Севастополя, к рассвету был у точки A_3 (черт. 1). Зная из принятых накануне радио о выходе неприятельских судов в море, начальник дивизиона уменьшил район наблюдения и больше держался против входа в Севасто-

[1] Минная бригада, пройдя под берегом, в 7 ч. 40 м. вошла на Севастопольский рейд.

поль, имея в виду охрану входа от постановки мин заграждения неприятелем.

Имея приказание, в случае появления неприятеля, оказать поддержку *Пруту*, который должен был с рассветом вернуться в Севастополь, начальник дивизиона, как только рассвело, направился к нему навстречу в море и скоро рассмотрел силуэт *Прута* на S от Херсонесского маяка. В некотором расстоянии от *Прута* на W был замечен силуэт миноносца. Полагая, что это неприятельский миноносец, имеющий намерение напасть на заградитель, дивизион полным ходом направился на перерез его курса. При приближении замеченное судно оказалось низкобортным ледоколом *Гайдамак*, шедшим в Севастополь. Выяснив ошибку, дивизион изменил курс к *Пруту*, но в этот момент со стороны Лукулла из полосы тумана показался сопровождаемый двумя миноносцами *Гебен*, который открыл огонь по крепости.

В намерении прикрыть *Прут*, который в это время шел на SO, начальник дивизиона первоначально лег параллельным ему курсом, но, пройдя около 10 мин., решил атаковать *Гебена*, почему, подняв сигнал «атака» и дав ход до 25 узлов, повернул на противника.

Увидя миноносцы, *Гебен* прекратил обстрел крепости и, приведя дивизион на курсовой угол около 60°, с расстояния 70 кабельтовых открыл огонь из 152-*мм* орудий по головному миноносцу *Лейт. Пущин*. Четвертый залп дал накрытие и попадание под мостик. В своем донесении начальник дивизиона передает следующие подробности боя:

> «От взрыва 152-*мм* снаряда, попавшего на палубу под мостиком и взорвавшегося в командном кубрике, вспыхнул пожар и была выведена из строя вся прислуга носовой подачи. Следующим залпом с мостика смело всех сигнальщиков и разворотило штурманскую рубку и привод штурвала. Миноносец управлялся машинами. Нос миноносца начал погружаться, электрическая проводка была перебита, почему нельзя было откачивать воду из кубрика и погреба турбиною. Температура от разгоревшегося пожара быстро стала подниматься, почему начали взрываться патроны. Опасаясь взрыва патронного погреба и видя, что подойти к неприятельскому крейсеру на торпедный выстрел не удастся, повернул дивизион на

8 румбов от неприятеля. *Гебен* принял этот маневр, как мне представилось, за выпущенный торпедный залп, быстро изменил курс влево, а потом вправо на 16 румбов, но огня не прекращал, перенеся его на второй миноносец *Живучий*».

Не имея возможности из-за пробоины, порчи управления и пожара продолжать бой, начальник дивизиона, приказав *Живучему* и *Жаркому* оказать возможную поддержку *Пруту*, сам на *Лейт. Пущине* повернул в Севастополь; его потери: 7 убитых и 11 раненых.

В этот момент, около 7 ч. 10 м., *Прут* находился в 25 милях на W от Херсонесского маяка.

Еще ночью, получив приказание держаться до рассвета в море и затем возвращаться в Севастополь, *Прут* знал из ряда радио о начале войны и о том, что ему с утра предстоит ставить у Севастополя минное заграждение. Повидимому, осведомленный из тех же радио о присутствии в море дозорных миноносцев, которые должны были поддержать его в случае появления неприятеля, командир *Прута*, в целях предупреждения возможной ночной встречи с 4-м дивизионом, решил отойти дальше в море, рассчитывая с рассветом вернуться к Херсонесскому маяку. Последнее подтверждается его курсом, который наблюдался миноносцами утром и который был продолжен непосредственно на маяк.

Около 7 час. утра, озабоченный, повидимому, донесшимися до него отзвуками канонады, командир *Прута* решил напомнить о себе, дав радио, что он находится в широте 44° 34′N и 33° 1′ O. Радио это, принятое и расшифрованное штабом командующего в 7 ч. 16 м., не вызвало никаких распоряжений. Весьма вероятно, что *Прут* узнал о *Гебене*, только обнаружив его в непосредственной близости уже после встречи последнего с дозорным дивизионом[1].

[1] Адм. Эбергард в своих объяснениях на вопрос, были ли приняты меры, чтобы известить *Прут* о приближении *Гебена* и дать ему возможность куда-либо укрыться, отвечал, что были даны радио: «5 ч. 20 м. Морси. Война началась. 5 ч. 25 м. Вскрыть пакеты 4III». В этих пакетах был план заграждения и секретный фарватер, которым *Прут* мог пройти под защитой батарей. Но он почему-то оказался настолько далеко в море, что в 7 ч. 35—50 м. был расстрелян *Гебеном* вдали от батарей.

В 7 ч. 35 м. *Гебен*, зайдя с правого борта *Прута*, открыл по нем огонь. Распознав *Гебена*, *Прут* поднял стеньговые флаги. Сигнальщик одного из ближайших наблюдательных постов, приняв за дальностью расстояния стеньговый флаг за белый флаг сдачи, сообщил о том на центральную станцию службы связи:

«*Гебен* стреляет в *Прута*. На *Пруте* поднят флаг о сдаче».

Несколько минут спустя с *Лейт. Пущина*, уже повернувшего в Севастополь, было получено радио:

«*Гебен* обстреливает *Прут*. Помочь не могу, имею повреждения».

В 7 ч. 56 м. пост Феолент сообщил, что *Прут* горит.

Ошибочное сообщение поста о сдаче вызвало со стороны командования радио *Пруту*:

«Если положение безвыходное, топитесь и уничтожьте секреты».

Горящий *Прут* в это время открыл кингстоны и подорвал дно. *Гебен*, прекратив стрельбу, послал к *Пруту* миноносцы, которые, подойдя уже к тонущему заградителю, подняли из воды командира и часть команды.

Попытка *Живучего* и *Жаркого* оказать помощь *Пруту* успеха не имела, так как *Гебен* находился вблизи *Прута*. Впрочем, ч сть команды последнего на двух шлюпках успела отойти под берег и здесь была позже принята вышедшей в море подводной лодкой *Судак*.

В 8 ч. 40 м. *Прут* скрылся под водой. До 10 час. утра *Гебен* продолжал оставаться в видимости постов, после чего удалился на SW.

За этот период времени, начиная с 8 час., командование последовательно получило извещения о следующих действиях неприятельских судов:

1. В 8 ч. 5 м. О появлении турецкого корабля[1] перед Новороссийском.

2. В 8 ч. 20 м. О приходе в Новороссийск крейсера *Бреслау* и о последовавшей бомбардировке обоими кораблями порта и нефтяного городка.

---

[1] Минный крейсер *Берк*.

3. В 9 час. О постановке ночью в Керченском проливе крейсером *Бреслау* минного заграждения (60 мин), на котором взорвались утром два парохода.

4. В 9 ч. 30 м. О бомбардировке крейсером *Гамидие* Феодосии, результатом чего был пожар железнодорожного депо и складов в порту.

5. В 10 ч. 40 м. О появлении крейсера *Бреслау* в виду Керчи.

6. В 10 ч. 45 мин. О проходе неприятельского крейсера из Феодосии по направлению к Ялте.

7. В 13 ч. 50 м. О появлении крейсера типа *Гамидие* перед Меганомом и Алуштой и уничтожении им парусного судна.

8. В 17 час. О потоплении крейсером типа *Гамидие* у мыса Меганом русского парохода.

К этому следует добавить еще оставшуюся неизвестной для русского флота постановку в ту же ночь турецким заградителем *Нилуфер* минного заграждения перед Севастополем (60 мин) и потопление им же русского парохода, встреченного на обратном пути в Константинополь.

Таким образом, за время с 4 до 17 час. неприятель произвел нападение на Одессу, Севастополь, Феодосию, Новороссийск, заминировал Керченский пролив, поставил минное заграждение перед Севастополем, произвел демонстрацию у Керчи, Двуякорной бухты, Феодосии, Алушты, Ялты, потопил канонерскую лодку *Донец*, заградитель *Прут*, три парохода, несколько парусников и сжег ряд зданий, складов и нефтехранилищ.

ГЛАВА II

НАПАДЕНИЕ ТУРЕЦКИХ МИНОНОСЦЕВ НА ОДЕССУ 29 ОКТЯБРЯ 1914 г.

Нападение турецких миноносцев в ночь на 29 октября на Одесскую гавань и потопление ими канонерской лодки *Донец* является одним из эпизодов общей операции одновременного нападения частей германо-турецкого флота на важнейшие пункты Черноморского побережья, перечисленные нами в предыдущей главе.

Вся эта операция в целом, имевшая целью нанести внезапным ударом некоторый материальный ущерб противнику, а главным образом, произвести моральное впечатление, по своим результатам превзошла самые широкие ожидания нападавшего, едва ли предполагавшего, что ему удастся застигнуть русский флот врасплох и до такой степени неподготовленным к парированию удара. И если успеху *Гебена* у Севастополя до некоторой степени помешало противодействие со стороны дозорных миноносцев и крепостных батарей, то нападение на Одессу и корабли обороны северо-западного района Черного моря, стоявшие в Одесской гавани, нужно признать, было выполнено при условиях исключительного отсутствия бдительности и принятия каких-либо мер предосторожности со стороны русских кораблей и их командования. Нет никакого сомнения, что в данном случае противник изучил заблаговременно и использовал ту благоприятную обстановку, которая была создана всей системой охранной службы, установленной в этом районе. Только этим можно объяснить, что в течение более часа два неприятельские миноносца, войдя свободно во внутреннюю гавань порта, с расстояния полу-

кабельтова взорвали торпедой одну лодку, обстреляли вплотную вторую и заградитель, ряд стоявших пароходов, нефтяную гавань и, после продолжительной перестрелки, безнаказанно вышли разными проходами из гавани и ушли в море.

ЗАДАЧИ ФЛОТА ПО ОБОРОНЕ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РАЙОНА

Согласно основной директиве ставки, данной Черноморскому флоту вскоре после начала мировой войны, последнему ставилось задачей не допустить высадки десанта на Черноморское побережье, причем наиболее угрожаемым районом признавались берега северо-западного района Черного моря, т. е. район Одессы. С начала мировой войны Одесский округ выделил большую часть своих войск на главный фронт, и, таким образом, побережье оставалось оголенным для борьбы с крупным десантом, если бы таковой здесь высадился. Помимо экономического значения Одессы и ее района, значительные опасения вызывал и Николаев, как судостроительная база флота, где в это время строились линейные корабли дредноутного типа, появление которых в составе действующего флота сразу должно было создать перевес царской России на Черном море.

Таким образом, помимо недопущения каких-либо десантных операций противника, флот имел также задачей прикрыть и подступы к Одесскому заливу и Днепрово-Бугскому лиману от посягательства флота противника, в случае его решения нанести удар тем или иным способом в направлении Николаева. Основным мероприятием к тому считалась постановка минных заграждений в Одесском заливе и затем дальнейшая их защита специально выделенными для этого боевыми кораблями.

Для этой цели с момента занятия Турцией угрожающего положения в район Одессы были выделены два заградителя, *Бештау* и *Дунай*, и старый линейный корабль *Синоп*. По соглашению с командованием Одесского округа, флот брал на себя постановку минного заграждения, насколько это позволяли ему имеющиеся запасы мин. Что касается непосредственной обороны берегов, в случае нападения противника на Одессу, то кроме *Синопа* (заменен-

ного вскоре двумя канонерскими лодками), черноморское командование каких-либо других судов выделить сюда не имело возможности, и потому эта задача оставалась на армии и ее береговых укреплениях.

Состав сил обороны

К середине октября для защиты Одессы и ее морских подступов был создан отряд обороны северо-западного района Черного моря, в составе канонерских лодок *Донец* и *Кубанец* и заградителей *Бештау* и *Дунай*, под общим командованием начальника морской обороны района. Для обслуживания отряда службой наблюдения и связи ему был подчинен Одесский район связи с соответствующими постами. Постановка заграждения у входа в Днепрово-Бугский лиман должна была быть выполнена заградителем *Дунай*, стоявшим для этого в Очакове. Охрана этого заграждения лежала на Очаковской крепости. Момент постановки заграждения определялся приказанием командования, в зависимости от обстановки.

Таким образом, в задачи этого отряда входили:

1) наблюдение за морем и защита подступов к Одессе и Днепрово-Бугскому лиману;

2) противодействие, совместно с сухопутными батареями, высадкам противника;

3) защита минных заграждений при попытках прорыва неприятеля.

Для их осуществления одна из лодок должна была находиться у Очакова, другая в Одессе; в период же перед непосредственным нападением обе лодки находились в Одессе.

Диспозиция судов

В день атаки все три судна стояли в Одесской гавани (черт. 2); *Донец*—у внешнего западного конца брекватера[1], *Бештау*—за тем же брекватером, приблизительно у его

[1] Брекватерный мол (волнолом), прикрывая большую часть Одесской гавани, отделял ее от внешнего рейда, причем у обоих его концов оставались проходы в гавань: внешний (вестовый), со стороны моря, и внутренний (остовый), со стороны Нефтяной гавани.

середины; *Кубанец*—между Военным и Платоновским молами; все три корабля стояли, ошвартовавшись кормой к молам и на двух якорях.

Тактические элементы кораблей отряда

Данные	*Донец*	*Кубанец*	*Бештау*	*Дунай*
Водоизмещение	1 300 *т*	1 280 *т*	1 120 *т*	1 620 *т*
Длина	64 *м*	66 *м*	80 *м*	79 *м*
Ширина . . .	12 »	12,5 »	12 »	12 »
Углубление .	3,5 »	3,5 »	3,5 »	5 »
Ход	12 узлов	11 узлов	10 узлов	13 узлов
Артиллерия .	2—152 *мм*	2—152 *мм*	—	—
	1—120 »	1—120 »	—	2—47 *мм*
	2—75 »	2—75 »	4—47 *мм*	4—57 »
	4—47 »	4—47 »	—	—
	2 пулемета	2 пулемета	—	—
Запас мин . .	—	—	300 мин	350 мин

Организация охранной службы

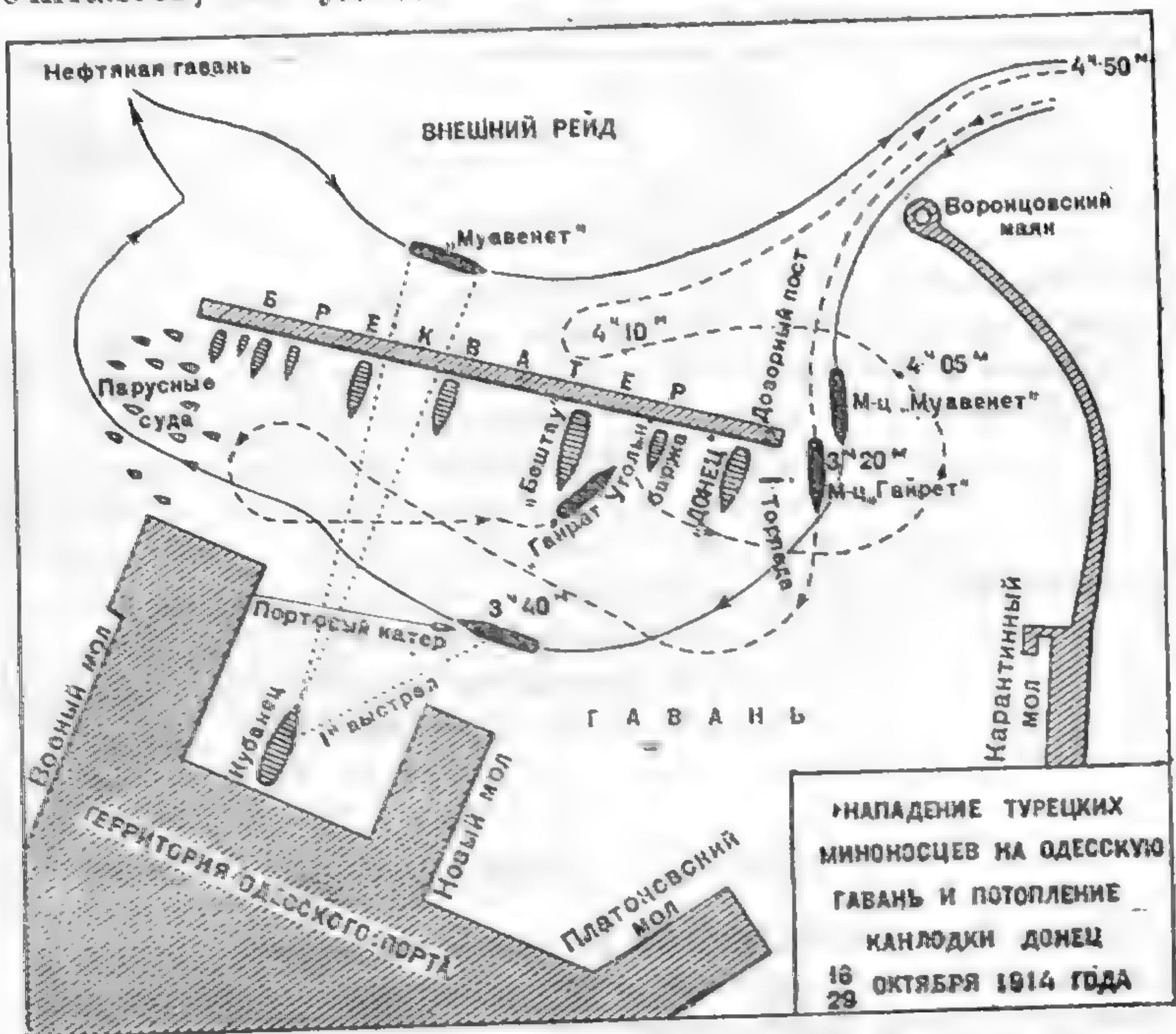
Для связи с наблюдательными постами *Донец* был соединен телефоном с береговой сетью, получая сведения о движении судов в море с постов на Большом Фонтане,— у Днестровского лимана и портовой лоцвахты.

Наблюдение за районом в непосредственной близости от Воронцовского маяка[1] велось непосредственно с лодки, хотя последнее затруднялось наличием на Карантинном молу высокой эстакады, закрывавшей большую часть горизонта. На вестовой оконечности брекватера, кроме того, был выставлен от лодки дозорный пост, причем, на случай ночной тревоги, часовой был снабжен сигнальными ракетами.

---

[1] Входной маяк в Одесскую гавань на внешнем молу (так называемом Карантинном).

Никакой непосредственной защиты гавани от прорыва кораблей противника в ночное время, в виде бонов или сетей, не имелось, так как, по разъяснению командования, считалось, что суда достаточно защищены стенками молов



Черт. 2. Схема нападения турецких миноносцев на Одесскую гавань и потопление канонерской лодки *Донец* 29 октября 1914 г.

и брекватера. Что касается *Бештау* и *Кубанца*, то они какой-либо телефонной связи с постами не имели и извещения о происходящем в море получали от *Донца*. Маячные и входные огни Одесского порта были потушены, но освещение волнолома, всех набережных и молов большими дуговыми фонарями поддерживалось всю ночь, причем ночной вход и выход торговых судов оставался беспрепятственным. В этом отношении ни на один из военных кораблей не было возложено никаких обязанностей—задер-

живать или не пропускать суда в гавань. Отсутствовала также какая-либо внешняя служба по охране рейда и со стороны лоцвахты.

Таким образом, охрана рейда базировалась: днем—на наблюдении за морем с постов и кораблей; ночью же она отсутствовала совершенно, так как для встречи и опознания подходящих судов с моря не было принято никаких мер—ни высылки сторожевых портовых катеров, ни установки на оконечностях входных молов прожекторов. Не имелось и какой-либо инструкции для несения рейдовой охранной службы.

Нельзя не отметить, что в своем рапорте уже после нападения и гибели *Донца* его командир пишет, что по прибытии 27 октября из Очакова начальника морской обороны района он доложил последнему о принятых им мерах по охране и они были признаны вполне достаточными. Как мы видели, все эти меры сводились к установлению телефонной связи с постами и учреждению дозорного поста на оконечности брекватера. При этом последний, находясь, как это видно из чертежа, лишь на несколько саженей дальше лодки, мог заметить что-либо подозрительное только после того, как прорывающийся противник уже обогнул Воронцовский маяк, т. е. не более как за один кабельтов расстояния до лодки. К этому нужно добавить, что на этот пост выводились люди в порядке общей очереди, т. е. без специальных наблюдательных навыков, не снабженные ночными биноклями, и пр.

Боевая готовность кораблей

Из следственного материала по делу о гибели *Донца* ясно вырисовывается и система, которой определялась боевая готовность кораблей на случай необходимости действовать ночью.

Распорядок службы на судах отряда велся в зависимости от того или иного «положения», объявленного командованием. При установлении, на каком положении находиться судам, играли роль те данные о политической обстановке, которые по радио сообщались командованием флота. В данном случае корабли находились на положении

«четвертом», когда не предвиделось выхода в море и вообще наличия тревожных обстоятельств. В течение дня команда небольшими партиями увольнялась до темноты в город, а двое из офицеров (из пятерых) находились до 24 час. на берегу. Несмотря на получение в течение дня радио о наличии турецких кораблей в море, а затем, около 23 час., уведомления о серьезности положения, никаких мер для усиления охраны и наблюдения за морем не принималось.

С заходом солнца на кораблях производилась тревога — отражение торпедной атаки, причем делалась проверка плутонгов. С орудий снимались чехлы и пробки, но ввиду ненастных погод накатные части пушек покрывались чехлами и надевались надульники. К орудиям подавалось в кранцы по два снаряда. После проверки отдавалось приказание «погреба закрыть», прислуга отпускалась, и у орудий оставались дневальные[1] (не из комендоров). Барбетные и пушечные порты оставались открытыми. Ключи от погребов оставались на руках у хозяев.

Таким образом, требованиям мгновенного перехода в боевое положение данная организация не удовлетворяла. На кораблях не имелось дежурных орудий, наличие же дневального никоим образом не создавало скорейшей готовности орудия к огню. Более того, на *Кубанце*, по существовавшей организации, «ввиду нахождения лодки близко от берега» снаряды к орудиям не выносились, а лишь заготовлялись в беседках, в погребах.

Несмотря на показания командиров кораблей, что прислуга спала у орудий и, таким образом, могла мгновенно быть на местах при тревоге, из показаний отдельных комендоров видно, что большая часть их находилась или внизу или в отдалении от орудий.

Корабли стояли с закрытыми огнями, причем с полночи прекращалось электрическое освещение и разносилось масляное. Этим прежде всего исключалась возможность открыть боевое освещение в случае экстренной надобности распознать входящее судно. Вместе с тем, усиленное освещение портовой территории и молов дуговыми фонарями в достаточной степени позволяло ориентиро-

[1] Этот порядок оставался и после атаки.

ваться в расположении стоящих в гавани судов, что видно из того, что один из неприятельских миноносцев свободно прошел вдоль всей гавани и вышел остовым проходом в Нефтяную гавань, легко обойдя здесь группы стоящих в беспорядке парусных судов, а второй столь же легко развернулся на траверзе уцелевшей лодки и, обстреляв *Бештау*, угольную баржу и стоящие рядом пароходы, вернулся тем же путем, как и вошел.

Таким образом, пребыванием канонерских лодок без освещения достигалось лишь фиктивное выполнение требований не обнаружить места своей стоянки каким-либо случайным огнем.

Вахтенная служба неслась в обычных условиях, при наличии на мостике одного сигнальщика и без какого бы то ни было усиления службы наблюдения. Что касается поста на оконечности брекватера, то, как уже было сказано выше, он не сыграл никакой роли ввиду того, что в смысле наблюдения был лишен всякой возможности установить (так же, как и сигнальщик на мостике), чьим судном является входящий в гавань корабль—своим ли пароходом или неприятельским миноносцем. Таким образом, являлось непонятным, в каком случае он должен был пускать ракету и каким образом он мог определить, что ее надо пускать.

Нельзя не отметить, что в рассказах вахтенных начальников имеются указания на то, что все входящие ночью в гавань суда опрашивались голосом: «Что за судно?» Ввиду того что такой опрос мог происходить, по условиям стоянки *Донца*, лишь при появлении судна на его траверзе, то ясно, что эта пародия на предосторожность не могла иметь никакого реального значения для предупреждения нападения.

Словом, как состояние боевой готовности кораблей, так и меры предосторожности и охранения создавали самые благоприятные условия для наиболее успешного действия решительного и подготовленного противника.

Обстоятельства нападения

Около 2 ч. 30 м. сигнальщики наблюдательного поста Большой Фонтан заметили в море сквозь мглу неясный

огонь, который долгое время держался на одном месте. Старшина поста сообщил об этом в каботажный отдел порта, откуда ответили, что в данный момент из Одессы вышли два парохода Ропит и, вероятно, огонь одного из них и был виден постом. Несмотря на то, что сигнальщики были склонны приписать замеченный ими огонь шлюпке или низкобортному судну, старшина не придал значения этому явлению и удовольствовался ответом каботажного отдела, почему ничего на *Донец* не сообщил. Около 3 ч. 20 м. из-за Воронцовского маяка показались силуэты двух судов, шедших со всеми установленными ходовыми огнями. Ввиду того что ночь была мглистая, силуэты судов обрисовались яснее только при приближении к брекватеру. Фактическое опознание, что это были миноносцы, произошло лишь в момент, когда последние уже вошли в гавань и проходили траверз *Донца*[1]. Едва вахтенный начальник последнего послал предупредить о том командира и сам бросился к левому 152-*мм* орудию, как один из миноносцев, *Гайрет*, выпустил по *Донцу* с расстояния не более полукабельтова торпеду, которая взорвалась в носовом котельном отделении, образовав пробоину около 1 *кв. м*, с сильным разрывом прилегающих листов обшивки. Взрыв произошел в 3 ч. 25 м. Лодка быстро осела носом и, накренившись на левый борт, стала погружаться настолько быстро, что выскочивший наверх личный состав уже лишен был возможности оказать какое-либо сопротивление и должен был заботиться о своем спасении.

Как только взрыв был услышан и послышались крики о помощи, с *Кубанца* и *Бештау* были отправлены к *Донцу* наличные шлюпки для спасения людей.

Между тем, оба миноносца, закрыв при входе все огни, прошли средним ходом дальше вглубь гавани. Не дойдя несколько десятков метров до *Кубанца*, второй из миноносцев, *Муавенет*, открыл огонь по *Кубанцу* и начал обстреливать его с носа, после чего, обогнув группу парусных судов, быстро вышел через остовые ворота в Нефтяную гавань, где стал обстреливать стоящие там суда и пор-

---

[1] Здесь, повидимому, сыграло свою роль и сходство турецких миноносцев с черноморскими миноносцами типа *Шестакова*.

товые сооружения. В это время *Гайрет*, пройдя до середины гавани, повидимому, не мог сразу ориентироваться в расположении судов и потому первоначально огня не открывал. Только подойдя к Военному молу, он остановился и, открыв прожектор, стал освещать им пространство вдоль брекватера, видимо, отыскивая *Бештау*. Убедившись, что он прошел дальше места стоянки *Бештау*, миноносец медленно развернулся почти на траверзе *Кубанца* и, подойдя вплотную к заградителю, открыл по нему огонь, временами освещая прожектором. Всего им было выпущено 10—12 снарядов, которыми на *Бештау* было убито двое и ранено трое. Опасаясь обнаружить себя, командир *Бештау* огня не открывал в надежде, что противник примет *Бештау* за коммерческий пароход и прекратит обстрел, так как всякий попавший в трюмы снаряд мог вызвать взрыв мин. Повидимому, молчание *Бештау* сыграло свою роль, так как *Гайрет*, отойдя вскоре задним ходом на середину гавани, развернулся носом к западному выходу и, утопив двумя выстрелами баржу с углем, вышел из гавани. В дальнейшем, прикрывшись брекватером, этот миноносец некоторое время обстреливал порт и вскоре после открытия *Кубанцем* огня скрылся в море.

Что касается второго миноносца, то, закончив обстрел Нефтяной гавани, он около 4 ч. 10 м. снова вернулся и здесь, проходя с внешней стороны вдоль брекватера, попал под огонь *Кубанца*, причем были замечены два попадания. Однако, ввиду того что часть брекватера закрывалась стоящими у него судами, *Кубанец* мог стрелять только в открытые промежутки между ними и успел выпустить самое незначительное количество снарядов. После второго попадания на миноносце потухло электричество и послышались крики. Продолжая на ходу обстреливать порт, миноносец этот также скоро скрылся во мгле. Это было около 4 ч. 45 м.

ДЕЙСТВИЯ *КУБАНЦА*

Стоя в глубине участка гавани между Военным и Платоновским молами, *Кубанец* был до некоторой степени скрыт от неприятельских миноносцев. Когда на *Кубанце*

был услышан взрыв, то первоначально он был принят за несчастный случай с *Донцом* или каким-либо пароходом. Ввиду того что сейчас же послышались с *Донца* крики о помощи и присылке шлюпок, с *Кубанца* были отправлены шлюпки для спасения людей. Но едва шлюпки отвалили, как из-за Платоновского мола показался двухтрубный миноносец, который открыл огонь по *Кубанцу*. Первым же снарядом, попавшим в барбет правого 152-*мм* носового орудия, заклинило поворотный механизм, и, таким образом, единственное крупное орудие, в зоне обстрела которого находился миноносец, не могло действовать.

Не остается сомнений, что миноносец *Муавенет* имел намерение пустить торпеду в *Кубанца*, но этому помешало случайное событие, заставившее миноносец отказаться от торпедной атаки и поспешно уйти из гавани. В момент взрыва *Донца* находившийся в дежурстве у пристани Каботажной гавани портовый катер № 2, услышав крики о помощи, поспешил отвалить и полным ходом направился к Воронцовскому маяку. На пути, на траверзе Нового мола, катер со всего хода наскочил на незамеченный им неприятельский миноносец, шедший уже без огней. Удар был настолько силен, что миноносец накренился и катер прошел вдоль борта неприятеля, задевая за его шлюпбалки и выступы и вызвав на миноносце переполох. Открыв боевое освещение и бросив в катер несколько ручных гранат, миноносец увеличил ход и, осыпая катер огнем, направился к остовому выходу из гавани.

Таким образом, случай предотвратил торпедную атаку и вообще в сильной степени изменил обстановку нападения, так как миноносец уже не продолжал огня по *Кубанцу*, который и в этот и в последующие моменты, когда неприятель перешел на его левую сторону, еще не был готов открыть огонь. На катере был один убит, двое ранено, перебит штуртрос и снарядом разбита рубка. Отойдя к молу, катер исправил свои повреждения и затем принял участие в спасании людей с *Донца*.

Столкновение с катером было понято неприятелем как поступок активного характера, с целью нанесения таранного удара или для абордажа. Опасаясь наличия других таких же средств обороны, противник отказался от пребы-

вания в гавани, и, таким образом, дальнейшая часть его плана была сорвана, что можно видеть из относительно бесцельного ночного обстрела Нефтяной гавани.

Уже позже, приблизительно минут через 20, этот же миноносец, с целью прикрытия отхода второго миноносца, снова подошел к брекватеру уже с внешней его стороны и здесь попал под обстрел *Кубанца*.

Снарядами неприятеля, кроме *Кубанца* и *Бештау*, были повреждены пароходы *Витязь*, *Вампоа*, *Португаль*, *Оксус*. Попадания большей частью носили характер случайный. Кроме того, двумя снарядами была разбита и утоплена угольная баржа вблизи *Бештау*. Что касается порта и города, то огнем неприятеля были повреждены: станция трамвая, сахарный завод на Пересыпи, один из нефтяных резервуаров в районе Нефтяной гавани, причем нефть разлилась, но не воспламенилась.

Случайно избежали огня противника стоявшие в гавани несколько барж с фугасами и пироксилином, предназначавшимися для Сербии.

Потери в личном составе исчислялись: на *Донце* погибло 12, ранено 12, на *Кубанце* ранено 2, на *Бештау* убито 2, ранено 3, на портовых судах убито 3, ранено 3; кроме того, были убитые и раненые на пароходах и на портовой территории.

Обстоятельства гибели *Донца*, в связи с распространившимися слухами об отсутствии со стороны личного состава судов необходимой бдительности, вызвали, по приказанию командования, расследование. Последнее, ограничившись выяснением фактической стороны несения внешней службы, установило, что «все меры предосторожности, зависящие от командиров, были приняты, офицеры и команда были на судах, орудия были приготовлены к отражению атаки, вахта неслась с полной бдительностью».

Было совершенно ясно, что, по сравнению с событиями, разыгравшимися у Севастополя, одесский эпизод в сильной степени бледнел. Центр тяжести, естественно, переносился на Севастополь, где весь действующий царский флот, предупрежденный уже о нападении на Одессу, был застигнут врасплох, не использовав ни одного из имеющихся в его распоряжении средств для парирования удара.

Уже позднее, при производстве морским министром специального расследования об обстоятельствах начала войны на Черном море, на вопрос,

> «почему не были поставлены заблаговременно мины у подступов к Севастополю, Одессе и другим пунктам»[1],

командование дало следующее объяснение:

> «Постановка минных заграждений была подготовлена, план заграждений создан, но мин не ставили, имея в виду опасность их для собственных кораблей и неизбежность потери большей части их (т. е. мин) во время осенних и зимних бурь еще до начала войны, которая по многим данным ожидалась только к весне».
>
> «Постановка мин у Одессы была так же подготовлена, как у Севастополя, для чего в Очакове держался заградитель *Дунай* с пироксилиновыми минами, а в Одессе *Бештау* с тротиловыми».

На вопрос,

> «почему не были приняты меры для заграждения бонами или как-либо иначе входов в Одесские гавани, где стояли *Донец*, *Кубанец* и заградитель, и была ли организована какая-либо охранная служба ворот Одесских гаваней или мористее их»,

командование сообщало:

> «По плану операций предполагалось все пароходы Черного моря перевести в Николаев и Азовское море, у Одессы же поставить заграждение, которое прикрывалось бы двумя лодками. Бон возводить не считалось нужным, имея лодки за брекватерами. Для охраны ворот был дозорный пост на внешнем брекватере».

ВЫВОДЫ

Таким образом, в дополнение к сказанному выше, мы можем сделать следующее заключение:

---

[1] Намеченные планом заграждения были поставлены 29 октября, уже после нападения.

1. Имея основной задачей оборону Одесского района, отряд, в силу данных ему командованием директив, считал, что его активная роль начинается лишь с момента постановки заграждения, а до того он находится в «потенциальном» состоянии. Соответственно этому командование отрядом и кораблями, не имея ясного представления о своих задачах, не предпринимало никаких мер для соответственного оборудования порученного ему района.

Все происшедшее было результатом той общей системы управления и руководства, которой держалось морское командование, централизуя у себя все управление флотом и его частями, не давая частным начальникам необходимой самостоятельности и приучив их быть только слепыми выполнителями. Факты, имевшие место во время операции *Гебена* у Севастополя, определенно свидетельствуют о пониженной самодеятельности частных начальников. О том же говорит и вся обстановка одесского нападения.

2. Меры охраны, принятые на кораблях одесского отряда и одобренные командованием, своей примитивностью и наивностью с особенной выразительностью свидетельствуют о неумении местного морского командования учесть обстановку и найти нужное решение. И в Севастополе и в Одессе части флота оказываются совершенно не подготовленными к установлению простейших видов охранения себя и своих баз. Это тем более странно, что пример и опыт первых месяцев войны на Балтийском море с очевидностью показали все значение охраны подступов к базам и указали пути к достижению наиболее уверенной защиты их. Черноморское командование имело достаточно времени для восприятия этих указаний и внедрения их в сознание командного состава.

3. Вместе с тем, оба эпизода показали с очевидностью совершенную несогласованность действий флота и берега в деле совместного использования своих средств для обороны баз и портов.

Один из ответов адм. Эбергарда при упомянутом расследовании обстоятельств, сопровождавших начало войны, дает характеристику господствовавших в этом направлении взглядов:

«Флот ставит минное заграждение, остальное берет на себя армия».

В описанных нами эпизодах флот заграждений не поставил, а все о с т а л ь н о е неожиданно оказалось лежащим на том же флоте, так как а р м и я, т. е. крепости и вообще береговая оборона, оказались совершенно непосвященными в те задачи, решения которых ожидало от них морское командование.

ГЛАВА III

ОПЕРАЦИИ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА ПРОТИВ УГОЛЬНОГО РАЙОНА

УГОЛЬНЫЙ РАЙОН И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ КАК ОБЪЕКТА ОПЕРАЦИИ

Тщательное ознакомление с материалами, заключающими в себе соображения о вероятных военных действиях на Черном море, приводит к определенному заключению, что за весь период подготовки к мировой войне на этом театре оперативная часть штаба Черноморского флота не считала Зунгулдак и прилегающий к нему Угольный район объектом операции Черноморского флота.

Как и по отношению к большинству других объектов, значение которых не было достаточно оценено в условиях предстоящей борьбы на море и против берега (Лазистан, порты румелийского берега), флот оказался и оперативно и технически не подготовленным к этим операциям, и этим, в основном, приходится объяснить то, что поставленные цели не были достигнуты.

Угольный район анатолийского побережья, включавший в себя Зунгулдак, Козлу, Эрегли, Килимли, Парфени и другие пункты, издавна снабжал Константинополь и прилегающие к нему местности углем. Сам по себе невысокого качества, уголь этот не мог, конечно, соперничать с английским углем в деле широкого снабжения судов и промышленности, но, в случае блокады проливов и исчерпания сделанных запасов иностранного угля, он вполне мог быть применен для тех или других целей. Другого угля, столь удобно расположенного для доставки, Турция не имела. Это обстоятельство определяло экономиче-

ское значение указанного Угольного района, которое усиливалось еще и тем, что при недостаточности в ближайших к Константинополю районах древесного топлива (лесов) зунгулдакский уголь был предметом широкого потребления населения. Не имея его, население неминуемо обрекалось на значительные лишения, и, таким образом, к экономическому фактору присоединялся моральный, что, по примерам из истории Турции, и в частности Константинополя, могло привести (в условиях блокады вообще) к серьезным последствиям.

При отсутствии в этой части Анатолии не только железных, но и удобных для транспорта угля шоссейных дорог, обеспечивающих сообщение с Константинополем, единственным путем доставки угля был морской. Таким образом, всякая конъюнктура войны России с Турцией, а в особенности в союзе с Англией и Францией, блокирующими своим флотом Дарданеллы, неминуемо должна была ввести в число мероприятий, ослабляющих противника, и удар по Угольному району.

Что Зунгулдакскому району в прежнее время придавалось известное значение со стороны русских военно-морских кругов, можно судить из того, что в период конца 90-х годов и начала 900-х (т. е. до войны с Японией) черноморская эскадра почти ежегодно, в конце летней кампании, обходила порты румелийского и анатолийского побережий с целью изучения театра вероятных военных действий и посещала Зунгулдак, где личный состав собирал необходимые сведения и знакомился с особенностями побережья, расположением копей, методами и оборудованием добычи угля и пр. Таким образом, в этот период Угольный район рассматривался как возможный объект военных действий флота.

В последующий период, в связи с отказом от Босфорской операции, отпали и сопредельные с ней оперативные замыслы, и Угольный район как бы вышел из кругозора оперативной мысли.

Нельзя не упомянуть, что в «Военно-географическом описании Черного моря», изданном морским генеральным штабом 1908 г., сведения о Зунгулдаке и вообще об Угольном районе совершенно отсутствуют.

Словом, в период, непосредственно предшествовавший мировой войне, период, как известно, связанный с крупным изменением задач Черноморского флота, оперативная мысль проходит вопрос об Угольном районе молчанием и не вводит его в число объектов, требующих соответствующей подготовки флота.

К началу войны, т. е. к 1 августа 1914 г., флот не располагал ни современными сведениями разведки об этом районе, ни разработанными методами борьбы, применимыми к обстановке, ни достаточными для того средствами. Не имел он их и два с половиной месяца спустя, когда Турция нашла для себя удобным вступить в борьбу; почти не имел их и позже.

На периоде от начала войны и до вступления в нее Турции необходимо несколько остановиться. Нет никакого сомнения, что в ряду задач, ложившихся на Черноморский флот, операции против Зунгулдака являлись второстепенными. Но при правильной оценке обстановки борьбы, как она сложилась с момента прорыва *Гебена* и *Бреслау* в Дарданеллы, когда первые недели войны показали, что борьба будет вестись «на истощение», что экономический фактор начинает превалировать над всеми другими соображениями, вопрос о наличии Угольного района, питающего флот и промышленность единственного в то время противника на Черном море, должен был бы встать перед командованием в ряду тесно связанных боевых вопросов, чтобы затем развиться в систематический план подготовки и использования морской силы в данном направлении.

Этого не произошло. Задачи флота остались в прежней неясной формулировке, несмотря на решительное изменение обстановки с появлением *Гебена*. Единственным решением вопроса о вероятных намерениях противника является предположение о нанесении им главного удара на базу флота в Севастополе, с целью уничтожения флота. Отсюда предвзятая идея генерального сражения на подготовленной вблизи своей базы позиции. Все остальные возможности отклонялись.

Находясь под влиянием ожидания этого удара, командование явно отклоняло от себя возможность наметить иные операционные направления, считая их рискованными

вообще, и особенно потому, что они могли расстроить пресловутое «сосредоточение» всех наличных сил «в кулаке». В то же время доверчивость командования к уверениям царской дипломатии о возможности избежать войны, доверчивость, стоившая потери почти трех месяцев, говорит за то, что командование не могло сделать должного анализа обстановки в этот период. Правда, так было и позже, в последующем ходе событий оно лишь «вынуждалось» осуществлять те или иные операции под давлением извне. К таковым, в первую очередь, нужно отнести операции против Зунгулдака, которые, не найдя себе определенного места в систематическом плане кампании, заняли (и надолго) первостепенное место в ряду операций Черноморского флота.

Поводом к началу операций против Угольного района послужила просьба союзного морского командования, действовавшего против Дарданелл, прекратить подвоз угля в Константинополь и тем вызвать угольный голод. Просьба эта, переданная через министерство иностранных дел и вызвавшая директиву ставки от 1 ноября 1914 г., положила начало длительной серии «зунгулдакских» операций и блокады Угольного района, продолжавшихся на черноморском театре с различной интенсивностью почти до конца войны. Всего в течение 1914, 1915, 1916 гг. и до Февральской революции Черноморским флотом было выполнено: 5 бомбардировок Зунгулдака и угольных пунктов большими судами, более 20 бомбардировок миноносцами и мелкими судами, 1 попытка закупорить Зунгулдакскую гавань затоплением пароходов, несколько операций бомбардировок с воздуха и, наконец, бесчисленное множество поисков для уничтожения подвоза угля на транспортах, парусниках и баржах, выполнявшихся миноносцами, подводными лодками и вспомогательными судами, несшими службу по блокаде.

Временами, занятый другими операциями, Черноморский флот ослаблял свое внимание к Зунгулдаку и прерывал действия против него. Это немедленно усиливало вывоз угля и сейчас же вызывало напоминание со стороны союзников о недостижении цели. В этом отношении ни в период перед войной, ни в те три месяца, которые Черно-

морский флот имел в виде отсрочки, не было сделано ничего решительного и определенного для установления связи с операциями союзников, действовавших на средиземноморском театре. Не было установлено ничего и в последующие периоды войны.

Иронией звучат, например, после всех бомбардировок и массового уничтожения транспортных средств Турции, когда командование доносило о достижении полного прекращения подвоза угля, новые просьбы союзников из Архипелага об «усилении» активности в деле прекращения доставки угля в Константинополь. Как устанавливают документы, последняя просьба об этом относится к 24 сентября 1916 г., т. е. уже в командование Колчака, в самый разгар усиленных операций по заминированию Босфора, предпринятых с целью прекратить всякий выход каких бы то ни было судов из Босфора.

Подобные «напоминания», естественно, возвращали внимание командования к Угольному району, и оно снова принимало одну из обычных форм воздействия на противника. Такие спорадические вспышки мы видим на всем протяжении империалистической войны.

Чем вызывалась такая длительная неудача в достижении цели: почему ни одна из принятых мер и все они в совокупности не привели к решению?

Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо рассмотреть сущность всех предпринятых в этом направлении операций, разобрав наиболее типичные из них. По методам использования боевых средств это были—бомбардировки, налеты с воздуха, закупорка гавани и, наконец, блокада.

БОМБАРДИРОВКА ЗУНГУЛДАКА 6 НОЯБРЯ 1914 г.

Первая бомбардировка Зунгулдака, положившая начало длительному ряду операций против Угольного района, выполнявшихся в течение всей войны, была произведена 6 ноября 1914 г., через восемь дней после начала войны на Черном море, во второй поход Черноморского флота к берегам Турции.

Этот поход, продолжавшийся с 4 по 7 ноября, имел своей целью выполнение двух задач: постановку минного

заграждения с миноносцев у Босфора и бомбардировку Зунгулдака.

Для выполнения первой задачи были предназначены четыре новых, только что вошедших в строй, нефтяных миноносца—*Дерзкий*, *Гневный*, *Пронзительный* и *Беспокойный*, которые должны были, приняв полный запас мин (по 60 на миноносец), выйти вместе с флотом и на пути, отделившись к Босфору, поставить здесь, в ночь на 6 ноября, минное заграждение против выхода, в 12 милях от берега. В случае встречи с сильнейшим неприятелем, миноносцы должны были отойти под прикрытие флота, находившегося в море. Цель операции—постановка мин на вероятных путях неприятеля.

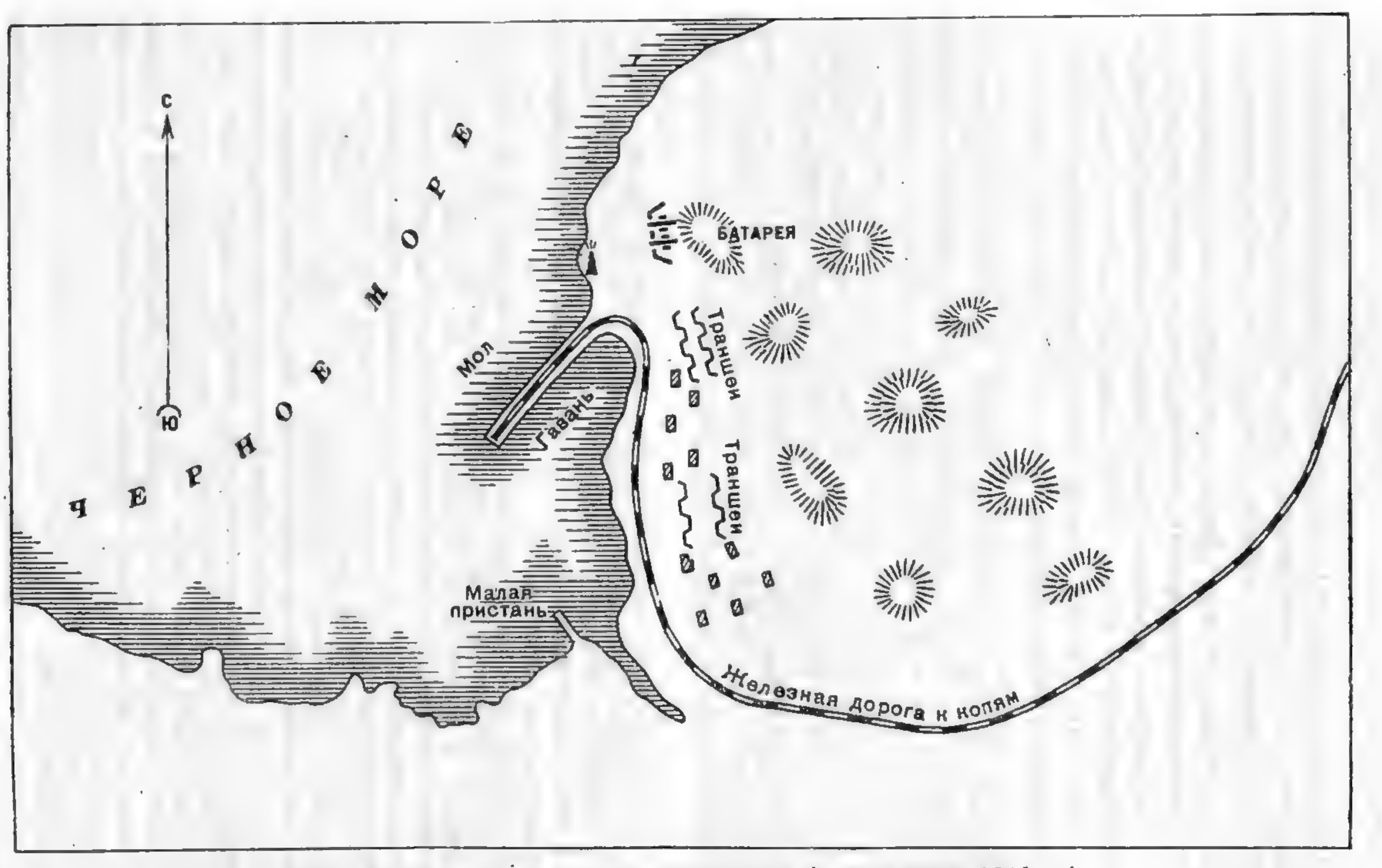
Операция эта была выполнена в назначенное время, но, ввиду неточности счисления и отсутствия промера, мины были поставлены на больших глубинах, и многие из них, будучи под действием давления воды, взорвались. За время постановки на миноносцах было насчитано свыше 50 взрывов; вообще нужно считать, что поставленное заграждение было в большей своей части уничтожено в момент постановки[1].

Операция бомбардировки

Вторая задача похода—бомбардировка Зунгулдака—протекала при последующих обстоятельствах.

Выйдя 4 ноября из Севастополя, флот, в составе дивизии линейных кораблей (*Евстафий*, *Иоанн Златоуст*, *Пантелеймон*, *Три Святителя* и *Ростислав*), крейсеров (*Кагул*, *Память Меркурия* и *Алмаз*) и минной дивизии в составе 9 миноносцев, направился сперва к румелийским берегам, откуда спустился к Босфору с целью прикрыть операцию постановки. По ее выполнении флот лег курсом на Зунгулдак с расчетом подойти к Угольному району с рассветом 6 ноября.

[1] Факты взрывов были предметом расследования специальной минной комиссии, которая, игнорируя данные о постановке мин на слишком больших глубинах, объясняла их тем, что миноносцы произвели постановку в районе крепостных заграждений Босфора и взрывы принадлежали турецким минам, которые, якобы, взрывались турками с батарей с помощью проводов. Д. № 19409, 18742.



Черт. 3. План Зунгулдакского порта (по данным 1914 г.).

5 ноября на пути к Зунгулдаку командующий флотом, подозвав к себе миноносец *Кап.-лейт. Баранов*, приказал ему передать на *Ростислав* и *Кагул* следующее приказание:

> «Завтра будете обстреливать Зунгулдак, там уничтожить краны для погрузки угля на молу, на малой пристани, землечерпалки и ремонтные мастерские. *Ростиславу* разрешается выпустить не более 60 253-*мм* снарядов и 80 152-*мм* снарядов. Продолжать стрельбу не более получаса, ходить не ближе 200-*м* глубин»[1].

В 7 ч. 30 м., с подходом флота на видимость берегов, *Ростислав*[2] и *Кагул*, по сигналу командующего флотом, отделились и направились к Зунгулдаку в сопровождении 6 миноносцев 4-го и 5-го дивизионов для охраны.

Погода, бывшая с утра слегка пасмурной, к моменту начала бомбардировки испортилась: пошел дождь, и мгла затянула берег, сильно затруднив наводку.

В 8 ч. 20 м., подойдя на дистанцию в 75 кабельтовых, *Ростислав*, имея в кильватере *Кагул*, начал бомбардировку

---

[1] Из документов, относящихся к этому походу, видно, что операция бомбардировки не была разработана и ее выполнение носило совершенно случайный характер. В штабе командования имелся один экземпляр плана Зунгулдака, который не был известен ни *Ростиславу*, ни *Кагулу*.

Никаких точных сведений о расположении зунгулдакских угольных сооружений не было. Единственным лицом на флоте, бывавшим в Зунгулдаке и имевшим о нем сведения, был лейт. Туманов, плававший на миноносце *Кап.-лейт. Баранов*. Его и было решено использовать в качестве руководителя при обстреле порта. Уже на походе, утром 5 ноября, с флагманского корабля по семафору был сделан Туманову запрос, «может ли он указать с моря ремонтные мастерские Зунгулдака». На утвердительный ответ, штаб запросил: «Какие сооружения удобнее всего уничтожить?» Получив ответ: «Приспособления для погрузки угля и, если будут видны с моря, ремонтные мастерские железной дороги», штаб уведомил Туманова, что «предполагается *Ростиславом* и *Кагулом* уничтожить два крана на большом молу, отдельный элеватор на малой пристани, землечерпалку и ремонтные мастерские. Вы перейдете на *Ростислав*. Нужно ли вам передать план порта?» Туманов ответил, что план желателен. Таким образом, видно, что какой-либо специальной подготовки и предварительной разведки перед операцией произведено не было. Д. № 7011.

[2] С утра с миноносца *Баранов* на *Ростислав* прибыл упомянутый выше лейт. Туманов с планом Зунгулдака.

указанных целей из 253-*мм* башенных орудий. Из-за дождя и мглы точного места падения снарядов не было видно; поэтому командир ограничился огнем лишь одного 253-*мм* калибра, постепенно сократив расстояние до 59 кабельтовых. За полчаса стрельбы было выпущено 26 снарядов, причем было наблюдено несколько пожаров на берегу. Однако, точных результатов обстрела установить не удалось. В 8 ч. 50 м. стрельба была окончена, и *Ростислав* пошел на соединение с флотом.

Во время стрельбы *Ростислава Кагул* огня не открывал, так как с этой дистанции огонь 152-*мм* калибра был бы недействителен. Когда стрельба корабля была окончена, *Кагул* в сопровождении миноносцев приблизился к берегу на 50 кабельтовых и занял позицию на NW 22° от маяка. Однако, к 9 час. мгла настолько сгустилась, что крейсер должен был перейти на новую позицию в 42 кабельтовых. В 9 ч. 5 м. *Кагул* открыл огонь по элеватору и, после двух пристрелочных залпов, перешел на поражение района гавани. После первых 15 залпов всю гавань заволокло дымом, почему стрельбу пришлось перенести на заводские постройки.

Всего было сделано 30 залпов, с расходом 230 152-*мм* снарядов. В 9 ч. 30 м. крейсер окончил стрельбу и присоединился к флоту. Во время бомбардировки под берегом, в районе Зунгулдака, были замечены два парохода, из которых один был уничтожен миноносцами, другой расстрелян *Кагулом* на обратном пути к флоту.

К 11 час., по присоединении *Кагула* и миноносцев, флот, построившись в походный порядок, намеревался лечь на N, чтобы итти в Севастополь, когда дозорный крейсер *Память Меркурия*, а затем и другие корабли увидели слева (мористее) во мгле силуэты двух больших пароходов; вскоре за ними был обнаружен и третий.

Это оказались три больших турецких транспорта, *Безми Ален*, *Митхад-Паша* и *Бахри Ахмет*, шедшие в Трапезунд с войсками и военными грузами для турецкой армии, действовавшей на Кавказе. Огнем эскадры все три транспорта, около 11 ч. 30 м., были потоплены, причем миноносцами спасена часть команды и перевозившихся войск.

Транспорты эти, выйдя ночью из Босфора, следовали без конвоя вдоль берегов Анатолии и, обнаружив неожиданно флот, имели намерение, пользуясь мглой, обойти его мористее, но были замечены.

Покончив с транспортами, флот лег на Севастополь и, выдержав на обратном пути сильный шторм, 7 ноября вернулся в базу.

Общая оценка бомбардировок

Общее число бомбардировок Зунгулдака и других мест добычи угля за все время войны большими кораблями и миноносцам превышало 25. При этом большие корабли имели целью существенное разрушение технического оборудования добычи угля (гавани, молов, эстакад, промывочных зданий, подъемных путей и пр.), а миноносцы — воспрепятствование восстановлению разрушенного и уничтожение еще сохранившегося от крупных бомбардировок. Тем не менее, пользуясь периодами спокойствия, турки очень быстро восстанавливали добычу угля и, заменяя разрушенное примитивными средствами, упорно продолжали добычу и транспортировку угля. Ни сами разрушения, ни гибель громадного числа паровых и парусных судов не останавливали снабжения. Через самые короткие промежутки времени после серьезных бомбардировок разведка доносила о присутствии за молом Зунгулдака пароходов и парусников, грузящихся углем. Несмотря на то что большинство из них топилось, новые пароходы и фелюги снова высылались, несмотря на очень малый процент удачного прорыва. Это продолжалось всю войну, и еще осенью 1916 г. подводная лодка *Тюлень* с боя захватила одного из наиболее счастливых прорывателей угольной блокады—вооруженный транспорт *Родосто*. Все это доказывало, насколько велика была нужда в угле.

Таким образом, бомбардировки цели не достигали. Происходило это по той простой причине, что сами пункты добычи угля, т. е. шахты и штольни, не были доступны артиллерийскому огню с моря.

Большинство их было расположено по склонам гор и в складках местности, обращенных от моря в противо-

положную сторону и, следовательно, совершенно защищенных от бомбардировок природными условиями. Таким образом, повреждения их могли носить лишь случайный характер. Что же касается технического оборудования, зданий для промывки, подъездных путей и пр., то, конечно, восстанавливать их турки не имели возможности, ограничившись непосредственной передачей добытого угля к местам погрузки. При этом сама передача обычно производилась при помощи подвесной дороги (на канатах), которая, как известно, легко восстанавливается. Очевидно, необходимые манипуляции с углем (промывка, отбор) происходили уже в пунктах доставки, т. е. в Константинополе. Важно было лишь доставить.

Поэтому неудивительно, что турки немедленно после бомбардировок и ухода флота возобновляли работы. Более того, имея возможность следить с высот за появлением русских судов, они располагали достаточным временем для срочной уборки подвесных дорог и того погрузочного инвентаря, который для них требовался. Одновременно турками были приняты меры и для создания обороны Зунгулдака. Вскоре после первой большой бомбардировки 6 ноября в Зунгулдаке было установлено 4 батареи, которые сильно препятствовали миноносцам и вспомогательным судам обстреливать гавань и склады на близком расстоянии.

Таким образом, все операции бомбардировок Угольного района в результате привели к ничтожным достижениям. Флот израсходовал громадное количество боевых запасов и угля, не достигнув цели.

ПОПЫТКА ЗАКУПОРКИ ЗУНГУЛДАКА 23—24 ДЕКАБРЯ 1914 Г.[1]

Первые же бомбардировки Зунгулдака показали, что, несмотря на разрушения, нанесенные флотом, добыча и транспорт угля продолжаются. Одновременно выясни-

[1] Хотя эта операция в той ее части, которая относится к пребыванию в море отряда судов, назначенных для выполнения закупорки, и флота, его прикрывающего, и не имеет непосредственного отношения к действиям флота против берега, но мы передаем и обстоятельства всего похода, так как без них будут неясны причины неудачи всей операции.

лось, что имеющийся в Зунгулдакской гавани солидной конструкции мол благодаря своей высоте скрывает стоящие в гавани пароходы настолько, что поверх стенки мола видны обычно только мачты и часть трубы. Таким образом, пароходы были защищены от огня кораблей, особенно миноносцев и крейсеров, которые, обстреливая Зунгулдак и не подходя под действительный обстрел батарей, не могли причинить пароходам существенных повреждений. Показания пленных, подтверждая это, указывали еще и на то, что мол служит прикрытием как для мелких пароходов, занимающихся буксировкой шаланд, так и для каботажных судов, прячущихся под его прикрытие при появлении русских кораблей.

Это навело командование на мысль предпринять операцию закупорки гавани Зунгулдака затоплением при входе и внутри ее нескольких старых пароходов, нагруженных каменным баластом. Для этой цели были отобраны наиболее изношенные пароходы, имевшиеся в распоряжении Черноморского флота—*Олег*, *Исток*, *Атос* и *Эрна*.

План операции

Для выполнения самой операции закупорки был выделен отряд в составе линейного корабля *Ростислав* (брейд-вымпел начальника отряда), крейсера *Алмаз*, 3-го, 4-го, 5-го и 6-го дивизионов миноносцев и четырех перечисленных выше пароходов. Как во время перехода морем, так и во время самой операции отряд должен был прикрываться флотом в составе дивизии линейных кораблей, бригады крейсеров и остальной части минной бригады.

По плану операции закупорки предполагалось[1], что начальник отряда (командир линейного корабля *Рости-*

[1] План этот, на основании указаний, полученных от оперативной части штаба командующего, был разработан командиром крейсера *Алмаз* и начальником отряда пароходов и утвержден начальником отряда (командир линейного корабля *Ростислав*). Последний в своем донесении командующему после операции пишет: «Ввиду неимения времени, до ухода из Севастополя, собрать всех начальников, участвующих в экспедиции, этот план в главных и общих чертах был выработан мною с командиром крейсера *Алмаз*, начальником отряда пароходов, и флаг-офицером оперативной части штаба Тума-

слав) 20 декабря, выйдя совместно с флотом в море, должен ожидать 23 декабря прибытия к флоту отряда пароходов с крейсером *Алмаз* и 6-м дивизионом миноносцев. Встреча должна была произойти в указанном рандеву утром. По соединении с флотом отряд идет некоторое время совместно, пока командующий флотом (линейный корабль *Евстафий*) не прикажет итти по назначению. Отряд, в строе кильватерной колонны (последовательно: *Ростислав*, 4 парохода, *Алмаз* и 6-й дивизион), берет курс на Зунгулдак. К заходу солнца к отряду присоединяются 4-й и 5-й дивизионы миноносцев, вступив в кильватер 6-му дивизиону. При подходе к неприятельским берегам 6-й дивизион отделяется от отряда и идет к Зунгулдаку. С рассветом этот дивизион должен исследовать район Зунгулдака в отношении наличия там каких-либо неприятельских судов, подводных лодок, транспортов и пр. и принять самые энергичные меры к их уничтожению. Особенное внимание дивизион должен был обратить на суда, стоящие в гавани, которые могли бы помешать пароходам осуществить закупорку. Выполнив свое задание, миноносцы должны были отойти к прикрывающим судам и держаться наготове, чтобы принять людей с затопленных пароходов.

При подходе с рассветом к Зунгулдаку *Ростислав* и *Алмаз*, имея впереди миноносцы 4-го и 5-го дивизионов с опущенными тралами, сближаются на дистанцию действительного огня и обстреливают батареи, стремясь привести их к молчанию. Достигнув этого, корабли переносят огонь на гавань и береговое пространство перед нею, систематически очищая район от пулеметов и возможных войск, чтобы устранить всякое сопротивление при подходе пароходов к гавани. Последние во время обстрела держатся в море и только по сигналу с *Ростислава* идут в гавань для затопления. По выполнении последнего миноносцы снимают с пароходов команды, и весь отряд возвращается к флоту.

Здесь нельзя не отметить, прежде всего, что, хотя план этот был утвержден командиром *Ростислава*, как началь-

---

новым (который должен был итти на 6-м дивизионе миноносцев, как хорошо знающий Зунгулдак). Самый же план в разработанном виде был передан командиру *Ростислава* уже в море 23 декабря.

ником отряда, но разработка деталей плана была им поручена, ввиду ухода его с кораблем в море, старшим начальникам частей, входящих в состав экспедиции. Таким образом, целый ряд подробностей не мог быть известен ответственному выполнителю операции, лишенному, прежде всего, возможности руководить последними приготовлениями, проверить подготовку и иметь уверенность в одинаковом понимании всеми частями своих задач. Нахождение начальника экспедиции в течение самого горячего времени подготовки операции со своим кораблем в море (20—23 декабря) нельзя не признать существенным недостатком организации, предопределившим, как мы увидим ниже, ряд ошибок и бессвязность действий.

Выход флота 20 декабря был не только очередным крейсерством боевого ядра в море. В целях предупреждения свободного выхода германо-турецких крейсеров из пролива, командование решило соединить операцию закупорки Зунгулдака с предварительной постановкой у входа в Босфор большого минного заграждения (600 мин), для чего был выделен отряд заградителей (*Алексей*, *Ксения*, *Георгий* и *Константин*), под прикрытием 3-го дивизиона миноносцев, который в ночь с 21 на 22 декабря и поставил это заграждение [1]. Флот прикрывал постановку с моря и по окончании ее проводил заградители к Севастополю.

Выполнение операции

При подходе к Севастополю заградители были отпущены в базу, а флот остался в море, ожидая подхода отряда, предназначенного для закупорки. 23 декабря, около 9 час., к флоту присоединился в море отряд пароходов вместе с крейсером *Алмаз* и 6-м дивизионом миноносцев. В 14 ч. 30 м. по сигналу командующего «следовать по назначению» отряд, с *Ростиславом* во главе, отделился от флота и лег курсом на Зунгулдак. Головным шел *Ростислав*, затем—

[1] На этом заграждении в 13 ч. 40 м. 26 декабря на двух минах подорвался *Гебен*. Очевидцем этого был попавший в плен с парохода *Атос* его командир лейт. Четверухин, находившийся в момент взрывов на самом *Гебене*. Ему удалось уже из плена сообщить об этом письмом.

пароходы, *Алмаз* и миноносцы. Так как в скором времени пароход *Эрна* получил повреждение машины, то *Ростислав* взял его на буксир, вследствие чего отряд двигался ходом около $5^1/_2$ узлов. Ввиду свежей погоды, начальник отряда разрешил миноносцам держаться по способности, сохраняя строй. До 23 час. флот поддерживал связь с отрядом, затем отошел на W и, пройдя некоторое время этим курсом, лег на Зунгулдак. Около 1 часа ночи 6-й дивизион, получив от *Алмаза* место, отделился от отряда и, обогнав его, направился к Зунгулдаку для выполнения своей задачи[1].

С наступлением темноты *Ростислав* почти перестал видеть свои задние мателоты и лишь с трудом временами мог рассмотреть силуэт идущего за ним *Олега*. Считая, что пароходы сильно отстали, начальник отряда около 3 час. 24 декабря решил дать им возможность подойти, для чего лег на курс W[2], с целью, как он писал в донесении, «через полчаса снова повернуть на Ost и, придя на путь отряда, лечь тем же курсом».

Во время пребывания на этом новом курсе, у находившегося у него на буксире парохода *Эрна* от зыби и размахов вырвало буксирные кнехты, так что пришлось отказаться от буксировки. К счастью, на *Эрне* справились с повреждением машины, и он мог двигаться самостоятельно. Через полчаса после своего поворота, около 3 ч. 30 м., *Ростислав* повернул обратно на Ost с целью вернуться на прежний курс и соединиться с отрядом.

Около 3 ч. 50 м., еще не встретив своего отряда, *Ростислав* увидел справа луч прожектора, скользнувший по поверхности моря. В этом луче были замечены силуэты *Олега* и шедшие сзади его миноносцы. Немного спустя, там же появились уже два луча прожектора, которые снова

[1] Необходимо указать, что миноносцы 3-го, 4-го и 5-го дивизионов совершенно не были осведомлены ни о целях похода (секретность), ни о своих функциях во время операции. Командир одного из миноносцев 3-го дивизиона, шедшего за пароходами, в своем донесении о походе пишет: «Походный порядок мне не был известен, также не было известно, куда мы идем и зачем мы идем: видел только, что впереди шли *Ростислав*, *Алмаз* и пароходы, за ними 4-й и 5-й дивизионы, а спереди 6-й дивизион».

[2] Т. е. перпендикулярно к курсу на Зунгулдак.

осветили *Олега*. Одновременно послышалась артиллерийская стрельба. Прожекторы продолжали освещать море и на мгновение осветили *Ростислава*, но вскоре потухли.

Теряясь в догадках, кому могли принадлежать прожекторы и кто мог стрелять, начальник отряда, полагая, что светил и стрелял *Алмаз*, запросил об этом его по радио. Последний, который должен был итти позади пароходов, но на самом деле шел в стороне от них, в свою очередь, спросил о том же *Ростислава*. Получение такого запроса запутало положение еще больше. Начальник отряда не мог установить места пребывания своих кораблей. Одновременно радиотелеграфисты сообщили, что в море близко работает неприятельская станция, причем уверенно называли *Бреслау*.

Попытки найти отряд были безуспешны. Около 4 ч. 45 м. в стороне были замечены две ракеты, пущенные одна за другой, причем на мгновение обрисовался силуэт парохода. Считая, что это *Олег* делает сигнал «терплю бедствие», начальник отряда повернул к нему, но на циркуляции силуэт был снова потерян из вида. Дальнейшие поиски своего отряда не привели к успеху, и *Ростислав*, после некоторых блужданий лег на прежний курс к Зунгулдаку.

С рассветом весь отряд оказался разбросанным, причем пароходы и миноносцы оказались в разных частях горизонта. Первым был встречен *Олег*, затем *Исток* и *Эрна*, что касается четвертого, *Атоса*, то он, несмотря на поиски миноносцами, обнаружен не был [1].

Соединившись с *Олегом*, на котором шел начальник отряда пароходов кап. 2-го ранга Евдокимов, командир *Ростислава* получил первое объяснение ночного происшествия, которое, по донесению Евдокимова, рисовалось в следующем виде.

---

[1] Позднее оказалось, что *Атос*, отбившись во время ночи и происшедшей тревоги, на утро был замечен *Бреслау*, который тотчас его обстрелял. Получив несколько попаданий, командир *Атоса* лейт. Четверухин, подорвав пароход, покинул его на шлюпках. С последних он и был снят *Бреслау*, который передал позже пленных на *Гебен*. Здесь-то, при возвращении *Гебена* в Босфор, Четверухин и был свидетелем подрыва его на двух минах.

С момента неожиданного поворота *Ростислава* на курс W шедший за ним *Олег* потерял его из виду. Не зная о повороте, не сопровождавшемся никаким сигналом, *Олег* продолжал итти прежним курсом на Зунгулдак. Около 4 час. впереди были замечены какие-то длинные силуэты. Первоначально было решено, что это *Ростислав* и шедшая у него на буксире *Эрна*, но затем с парохода определенно разобрали, что это миноносцы. Зная по плану операции, что ночью от отряда должны были отделиться миноносцы 6-го дивизиона, начальник отряда пароходов решил, что это они, тем более что им с утра надлежало быть у Зунгулдака, до которого по счислению было около 25 миль. К тому же, все четыре замеченных миноносца были совершенно похожи на миноносцы 6-го дивизиона, имея по 4 трубы.

Однако, вскоре миноносцы, сблизившись на расстояние не более кабельтова, открыли боевое освещение, осветив мостик и нос *Олега*. Считая открытое освещение недоразумением, Евдокимов в рупор передал на миноносцы, что они освещают *Олег*.

В ответ послышался громкий смех и ответ по-русски: «Прочли, что *Олег*, получай!»,—после чего тотчас же был открыт огонь. Миноносцы оказались турецкими типа *Самсун*, с добавочными фальшивыми трубами.

Сделав несколько залпов, миноносцы перешли на левую сторону отряда, где один из них (головной) выпустил торпеду. Дав *Олегу* задний ход, начальник пароходов сумел ее избежать. Миноносцы, осветив еще несколько раз суда прожекторами, потушили их и скрылись в темноте.

В действительности никаких турецких миноносцев здесь не было, и вся описанная выше сцена встречи с ними, их торпедной атаки и пр. явилась плодом растерянного воображения и паники. Нападение на отряд было произведено о д н и м *Бреслау*. Г. Лорей передает этот эпизод следующим образом:

«Считая, что русские используют рождественские праздники нового стиля в расчете на отсутствие в море германо-турецких морских сил, Сушон приказал *Бреслау* выйти в море. Насколько правильно Сушон оценивал намерение против-

ника, показали ближайшие дни. *Бреслау* вышел из Босфора 23 декабря в 16 час. 24 декабря в 3 часа он заметил корабль, шедший без огней; осветив его прожектором, *Бреслау* опознал в нем русский пароход и обстрелял его с дистанции 7 кабельтовых; пароход получил ряд попаданий и начал погружаться. В то же время *Бреслау* заметил, что пароход сопровождается каким-то военным двухтрубным кораблем, повидимому—линейным кораблем *Ростислав*, — и несколькими эскадренными миноносцами.

Бреслау немедленно отвернул полным ходом на Ost, выпустив еще несколько залпов. Желая с рассветом войти в соприкосновение с главными силами неприятеля, которые, как он предполагал, находились поблизости, *Бреслау* вскоре перешел на курс N. 24 декабря в 6 ч. 50 м. с первыми лучами рассвета он увидел пароход, шедший курсом Ost и в ответ на запрос поднявший русский коммерческий флаг. Вскоре в носовой части парохода последовал взрыв, а личный состав его перешел на шлюпки. После нескольких попаданий с *Бреслау* пароход затонул. Экипаж (2 офицера, 31 матрос), находившийся в шлюпках и в воде, был взят в плен.

Пароход оказался бывшим германским пароходом Левантской линии—*Атос*, захваченным русскими. Он вышел 22 декабря из Севастополя с грузом камня и предназначался для заграждения гавани, вероятно, Зунгулдака».

Этот неожиданный налет неприятеля при наличии в море всего флота[1], невзирая на сопровождение пароходов боевыми кораблями и миноносцами, совершенно расстроил операцию, породив среди отряда растерянность. По тому, что *Бреслау* ограничился атакой одного *Олега*, можно думать, что и для него встреча с отрядом была неожиданной. Заметив в свете прожектора большие корабли и миноносцы (лучи скользнули и по *Ростиславу* и по *Алмазу*), *Бреслау*, вероятно, решил, что он попал в середину походной колонны

[1] Флот в это время находился в милях 12—15 на NO от отряда, идя тем же курсом на Зунгулдак. Один из флаг-офицеров, находящийся на линейном корабле *Три Святителя*, в своем дневнике пишет: «В 4 часа за горизонтом виден был луч прожектора и слабо слышна стрельба (отдельные не очень частые выстрелы) в течение 5—8 мин. Флот курса не менял, и, повидимому, по радио никаких вопросов о том, что случилось, *Ростиславу* не делалось».

флота, и поспешил уйти. Во всяком случае наличие транспортных судов в море должно было заронить у *Бреслау* подозрение, что русские предприняли десантную операцию против Зунгулдака. Этим, вероятно, и объясняются последующие настойчивые действия *Бреслау*, который предпринял все, чтобы помешать ее выполнению.

Подвергшийся нападению *Олег* имел ряд надводных и подводных пробоин, причем вода стала затоплять кочегарки. Личный состав, среди которого оказалось несколько убитых и раненых, принадлежал в большей своей части к служившему на нем еще в мирное время персоналу торгового флота; попав под обстрел, личный состав поддался панике, с трудом прекращенной. Благодаря принятым мерам, *Олег* остался на плаву и мог двигаться.

В момент паники, когда началось затопление кочегарок, на *Олеге* были выпущены ракеты о бедствии, которые и видел *Ростислав*. Что касается *Алмаза*, то он, видя все те же явления, что и *Ростислав*, также оставался в полном недоумении. Получив вскоре радио *Ростислава* о наличии в море *Бреслау* и почувствовав грозящую опасность, он на некоторое время увеличил ход, чем окончательно порвал связь с отрядом.

Остальные пароходы и миноносцы 4-го и 5-го дивизионов, шедшие сзади длинной кильватерной колонной, не получая никаких приказаний и не имея вообще никаких указаний о действиях на случай встречи с неприятелем во время похода, потеряли строй и связь между собой, рассыпавшись в разные стороны[1].

Неизвестность обстановки и отсутствие сведений о происшедшем сильно обеспокоили командование. В своем донесении командир *Алмаза* сообщает:

> «На рассвете соединился с 6-м и 2-м дивизионами, причем в составе 6-го дивизиона оказался один миноносец 4-го, 4-й же и 5-й дивизионы оказались разбросанными в разных частях горизонта, и тут некоторое время я принимал 6-й дивизионы

---

[1] Среди участников этой операции до конца войны держалось убеждение, что отряд был атакован турецкими миноносцами. Источниками этого были как рапорты начальника отряда пароходов кап. 2-го ранга Евдокимова, так и основанное на них донесение Эбергарда в ставку.

зион за неприятеля, так как он начал заходить мне в голову и круто повернул на меня, т. е. начал маневр атаки. Подставив миноносцам корму, я едва не открыл огонь, настолько маневр миноносцев был подозрителен».

Обстановка утром 24 декабря

В таком состоянии рассвет застал отряд. Нехватало *Атоса* и одного из миноносцев. Последний подошел к отряду около 9 час.

Пока отдельные части и суда отряда собирались к *Ростиславу*, со стороны берега, около 8 час., появился 6-й дивизион. Подойдя к *Ростиславу*, начальник дивизиона донес, что ему не удалось выполнить своей задачи, так как «вследствие темноты, мглы и отсутствия уверенности в своем месте» дивизион не нашел Зунгулдака.

Несмотря на значительный пропуск времени, начальник отряда все же решил выполнить операцию и, дав дивизиону место, направил его снова по назначению для выполнения порученной задачи. Одновременно в 9 ч. 30 м., приказав миноносцам 4-го и 5-го дивизионов завести тралы, начальник отряда с *Ростиславом* и *Алмазом* направился к берегу для его обстрела.

6-й дивизион, подойдя на две мили к Зунгулдаку, обнаружил в его гавани стоящий за молом однотрубный пароход, а в бухте Килимли — второй пароход меньших размеров. Едва по последнему был открыт огонь, как дивизион был энергично обстрелян четырьмя батареями, о существовании которых не было известно. Огнем миноносцев вскоре был вызван на пароходе пожар, но потопить его не удалось, так как батареи быстро пристрелялись и их снаряды стали падать в непосредственной близости миноносцев. Ввиду этого дивизион отошел из-под огня батарей, пробыв около 8 мин. под обстрелом.

Заметив отход миноносцев, начальник отряда выслал для их поддержки *Алмаз*, который, увидя возвращение миноносцев, счел нужным вернуться к *Ростиславу*, дав радио о наличии на берегу четырех батарей.

Таким образом, к ночной неудаче, повелшей к утрате главного условия успеха операции — внезапности, присо-

единился еще целый ряд неожиданностей, нарушивших план и связность действий отдельных частей.

Не считаясь с тем, что первая часть подготовки уже не могла быть выполнена, начальник отряда решил продолжать операцию в той ее части, которая ложилась на *Ростислав*, *Алмаз* и пароходы. Приказав пароходам быть готовыми к выполнению закупорки, начальник отряда с *Ростиславом* и *Алмазом* направился в 10 ч. 40 м. к Зунгулдаку для обстрела батарей. Миноносцы с заведенными тралами шли впереди.

К этому моменту флот подошел на видимость Зунгулдака и держался на горизонте. Не имея никаких донесений от *Ростислава*, командующий флотом по отдельным радио судов, с момента ночной атаки и до утра, мог все же заключить, что операция протекает неблагополучно [1].

Уже тот факт, что к моменту подхода флота на видимость Зунгулдака, т. е. к 10 час., операция закупорки не была выполнена, должен был вызвать его запрос о положении дела. Узнав из дальнейшего, что четвертый пароход отсутствует, командующий приказал послать один из миноносцев, находившихся при флоте, на его поиски. Последний, отойдя в море,вскоре обнаружил на N большой дым и опознал в нем *Бреслау*. Этот дым был замечен и флотом, причем был приписан *Гебену*, о нахождении которого в море можно было судить по работе его радиостанции.

Немедленно в 11 час. было дано радио *Ростиславу* и *Алмазу*—присоединиться к флоту; затем, когда был опознан *Бреслау*, вторым радио было приказано отряду пароходов итти по назначению.

Таким образом, пароходам предстояло произвести закупорку гавани при наличии неуничтоженных батарей. Считая, что командующему флотом это неизвестно, командир *Ростислава* по радио сообщил ему о батареях. Одновременно командующий получил извещение, что *Олег*

---

[1] Нельзя не отметить отсутствие связи отряда с флотом. Ни *Ростислав* не осведомляет командование, ни командование, которое не могло не видеть прожекторов и не слышать стрельбы, не запрашивало о случившемся. Такая же невыясненность обстановки продолжалась и дальше.

имеет пробоины и хотя может итти для затопления, по держаться против волны не может.

Наличие всех этих условий, при опасении, что вслед *Бреслау* нужно ожидать встречи и с *Гебеном*, побудило командование признать неудачу всей операции и приказать потопить пароходы, ставшие бременем для флота. Это было выполнено при содействии 6-го дивизиона, принявшего экипажи пароходов на свои миноносцы.

В своем донесении, после возвращения в Севастополь от 26 декабря, адм. Эбергард пишет:

«К вечеру 10 декабря погода настолько засвежела, что плавание миноносцев сделалось затруднительным, а ход пароходов сильно уменьшился. Ночью стало очевидным, что использовать с рассветом элементы внезапности, как предполагалось, не удастся. Тем не менее, я решил не отменять экспедиции, так как был уверен, что приготовления к ней станут вскоре известны туркам и они примут меры, чтобы помешать ей. При всей секретности подготовки оказалось, что им уже все известно. Около 4 час. утра 24 декабря, вблизи Зунгулдака, пароходы были атакованы четырьмя турецкими миноносцами и крейсером *Бреслау*[1], осветившими и атаковавшими наши пароходы торпедами и артиллерией. Один из них был поврежден сильно, получив значительную течь, и едва мог дойти до рейда Зунгулдака; второй ночью пропал без вести; остальные два дошли, но только к полудню, с большим опозданием. В ясный день миноносцы 6-го дивизиона подошли к Зунгулдаку, но были встречены огнем 4 новых батарей и принуждены были отойти к линейному кораблю *Ростислав* и крейсеру *Алмаз*, которые готовились итти для обстрела Зунгулдака. Главные силы в это время держались мористее на больших глубинах. Около 9 час. утра в море были замечены дымы, из которых в одном был сначала признан густой дым *Гебена*, и одновременно на радиостанциях начали получаться телеграммы, по которым не было сомнения в его близости. Опознав вслед за этим в густом дыму *Бреслау* и ожидая ежеминутно *Гебена* и прочих сил, я построил флот в боевой порядок, оставив толь-

[1] Радио *Ростислава* о присутствии *Бреслау* все же давало основание думать, что в атаке принимал участие и этот крейсер. Донесение же было составлено под первым впечатлением и сильно расходится с действительностью.

ко 6-й дивизион прикрытием пароходов. Маневрируя на свободную воду для боя, я вынужден был удалиться от Зунгулдака. Получив в это время радиограмму, что 6-й дивизион обстреливается четырьмя батареями, я приказал ему снять людей и присоединиться к флоту, затопив пароходы вне гавани».

Когда в 13 час. пароходы были потоплены, флот лег на Севастополь, весь день 24 декабря и утром 25-го флот настойчиво сопровождался до крымских берегов *Бреслау*. Наличие неприятельского крейсера все время держало командование в напряженном ожидании боевой встречи с *Гебеном* [1].

Новых попыток закупорки Зунгулдака не повторялось.

Разбор операции

Разбирая описанную выше операцию, мы, в первую очередь, должны отметить, что при удачном выполнении задуманного, закупорка Зунгулдака могла в значительной степени затруднить приемку угля большими транспортами. Однако, сама операция требовала серьезно продуманной организации и тщательной подготовки. Опыт порт-артурских заградительных операций японцев, из которых все три не достигли своей цели, настоятельно указывал на трудность таких предприятий и необходимость тщательной подготовки и предвидения всякого рода случайностей [2].

Повидимому, ясного представления о важности этих факторов в данном случае не было, так как все случившееся, описанное нами выше, являлось живой иллюстрацией той растерянности, которая владела руководителями и выполнителями операции с момента ночной атаки неприятельских миноносцев и до отказа от операции. Как атака крейсера *Бреслау*, так и его последующие действия со-

---

[1] Последний действительно находился в море у Трапезунда, куда перевозил войска. Однако, получив от *Бреслау* извещение о русском флоте, он счел нежелательным встречу с ним и с уходом эскадры к Севастополю вернулся 26 декабря в Босфор, где при входе и подорвался.

[2] Позднейший опыт закупорки Зеебрюгге еще в большей степени оттеняет значение подготовки, организации и тренировки в операциях этого рода.

вершенно расстроили сбитую наспех организацию, приведя командование к вынужденному отказу от операции, разрозненности поступков и потоплению пароходов.

Исследование самих обстоятельств этого эпизода не входит в наше задание, но поскольку они привели к срыву операции закупорки, необходимо отметить не только отсутствие прочно продуманного замысла, но и ряд элементарных тактических ошибок.

Совершенно очевидно, что в своем движении к месту операции через все море, при тихоходности груженых пароходов, командование должно было рассчитывать на возможность встречи в море неприятеля. Уже во время самого похода доказательством тому было неприятельское радиотелеграфирование. Никаких распоряжений на этот случай никем сделано не было. Отсутствие разведки не только привело к общей неосведомленности об обстановке, но и создало ряд положений, недопустимых для флота, имеющего определенное задание довести транспорты до места назначения, прикрыть их в пути, поддержать их в момент выполнения операции или в случае изменения обстановки дать им возможность отойти под защитой. Все это требовало тщательного плана, продуманной и гибкой организации.

В данном случае на эти факторы не было обращено должного внимания и со стороны самого командования и со стороны ответственных выполнителей. Решив осуществить замысел закупорки, командование флотом, вопреки опыту прошлого, пренебрегло рядом условий, вытекавших из требований подготовки и обеспечения операции.

На первое место необходимо поставить отсутствие разведки. Что самая идея предварительного изучения объекта операции была чужда ее авторам, видно хотя бы из того, что в разработанном плане операции, при установлении заданий тем или иным участвующим частям, допущен был целый ряд условностей и предположений. Так, например, задачей *Ростиславу* ставится уничтожение крупных батарей противника, «если таковые окажутся», а в задание 6-му дивизиону — уничтожение подводных лодок, которые появились у турок только через полгода. В то же время полной неожиданностью оказалось наличие в Зунгулдаке

4 батарей. Совершенно ясно, что уничтожение их, хотя бы и мощной артиллерией *Ростислава*, могло быть только в том случае, если бы последний знал точно их места. Последнее могла дать только заблаговременная разведка. Затем, ни из плана операции, ни из других материалов не видно расчетов — где и как должны топиться пароходы. Опыт попыток заграждения Порт-Артура показал, что даже у самых испытанных и мужественных исполнителей в решительный момент могут сдать нервы, результатом чего являются поспешные решения и невыполнение намеченного. Между тем, нигде не имеется указаний на то, что операции предшествовало предварительное изучение руководителями и участниками самой гавани, что могло быть выполнено во время обходов побережья миноносцами.

Что объект операции не был изучен, свидетельствует также и то, что 6-й дивизион, посланный подготовить, так сказать, почву для операции, не смог найти Зунгулдака, причем начальник дивизиона в своем донесении пишет:

> «Считаю, что найти указанную бухту на миноносце, не только с началом рассвета, но и днем, затруднительно при имевших место неблагоприятных условиях плавания».

При этом нужно иметь в виду, что ненахождение Зунгулдака произошло вовсе не из-за мглы или тумана, закрывшего берег (он был виден хорошо), а только из-за того, что командиры миноносцев не были знакомы с побережьем и не имели сведений об отличительных признаках того или иного места данного берегового района.

Следующим крупным дефектом в деле организации экспедиции являлся, как мы уже отмечали выше, уход в море ответственного руководителя закупорочной операции в период последних приготовлений. Начальник отряда, командир линейного корабля *Ростислав*, с 20 по 23 декабря совместно со всем флотом участвовал в прикрытии операции постановки заграждения у Босфора и только в море фактически вступил в командование отрядом, когда последний явился к месту рандеву.

Из приведенных выше материалов мы знаем, что разработка плана операции протекла без его участия и он имел

возможность лишь просмотреть его, поручив детальную разработку, ввиду своего ухода в море, другим.

Отсутствовало и столь важное для данного случая ознакомление с предстоящей операцией командиров участвующих в ней кораблей, во время которого они могли бы получить необходимые указания от руководителя операции и разрешить возникшие вопросы и сомнения.

В равной степени не были предусмотрены случаи встречи с неприятелем, возможность аварий, штормовая погода и т. п.

Роль начальника отряда сводилась к приемке отряда в море и проводке его к месту назначения. Подобное положение создалось исключительно в силу того, что оперативное руководство фактически оставалось в руках командования флотом, которое не находило нужным ни дать время для серьезной подготовки к операции, ни предоставить самостоятельности начальнику, который являлся ответственным за ее выполнение.

Промахи организации не замедлили сказаться. Уже в самом факте неорганизованности походного порядка, когда все суда двигались по способности, не поддерживая связи между собой, видно отсутствие организации военного времени. Начальник отряда, корабль которого превратился в буксирное судно, быстро теряет связь с отрядом, который, будучи уверен в прикрытии флота, двигается по способности к месту назначения. Совершенно необъяснимый маневр начальника отряда, повернувшего с буксиром на перпендикулярный курс W, чтобы дать подойти отставшим судам, окончательно лишает его связи с отрядом, который как раз в это время подвергается нападению неприятеля.

С момента атаки отряд перестает существовать как организация. Каждый думает о себе, и утро застает суда отряда рассыпавшимися по всем румбам горизонта.

Собрав отряд, начальник делает попытку выполнить операцию, но сейчас же сталкивается с дальнейшими осложнениями: 6-й дивизион не нашел Зунгулдака и не очистил гавань от судов, а попытка выполнить этот запоздалый маневр парируется огнем неожиданно возведенных батарей. Впрочем, с того момента, когда неприя-

тель выяснил наличие в море пароходов и их курс, операция уже была испорчена в корне.

Поняв назначение транспортов, *Бреслау* неотступно следит за противником и своими настойчивыми действиями вселяет в командование, уже начавшее получать отрывочные сведения о срыве закупорочной операции, уверенность, что действия *Бреслау* будут поддержаны *Гебеном*.

Перипетии всей операции, начиная от поступков командования и кончая бедствиями транспортов, позволяют думать, что едва ли можно было бы ожидать успешного выполнения закупорки даже в случае своевременного подхода пароходов к месту назначения.

Зеебрюггская операция, указав значение организации и важности безукоризненного выполнения плана по времени, вместе с тем на первое место выдвинула моральный элемент — стойкость, индивидуальную тренировку и боевой азарт, захватывающий личный состав.

То же самое подтверждает и опыт японских операций.

В данной операции на эту сторону не было обращено необходимого внимания: операция была сбита наспех и протекла в обстановке расстройства замысла и нервной растерянности руководителей.

БЛОКАДА УГОЛЬНОГО РАЙОНА И ОПЕРАЦИЯ ВОЗДУШНОГО НАЛЕТА НА ЗУНГУЛДАК 6 ФЕВРАЛЯ 1916 Г.

Организация блокады

Со вступлением в строй новых линейных кораблей *Мария* и *Екатерина* черноморское командование установило следующую организацию блокадной службы у Босфора и Угольного района [1].

Главные силы флота были разделены на три маневренные группы:

а) линейный корабль *Мария*, крейсер *Кагул* и группа миноносцев для охраны [2];

---

[1] Приложение 2.

[2] В охране маневренных групп принимали участие лишь угольные миноносцы, нефтяные же несли блокадную службу.

5*

б) линейный корабль *Екатерина*, крейсер *Память Меркурия* и группа миноносцев для охраны;

в) бригада старых линейных кораблей *Евстафий*, *Иоанн Златоуст*, *Пантелеймон*, крейсер *Алмаз* и группа миноносцев для охраны.

Эти группы поочередно выходили в море, где, в зависимости от запасов топлива, крейсировали в течение 5—6 дней в районе между меридианами мысов Кефкен—Керемпе, вне видимости берегов и в расстоянии от последних от 40 до 60 миль.

Одновременно для несения блокадной службы, в непосредственной близости берегов в районе Кефкен—Эрегли—Зунгулдак—Амастро—Керемпе, выделялась очередная пара нефтяных миноносцев, задачей которых являлись: днем—осмотр побережья Угольного района, а ночью—крейсерство на вероятных путях угольных пароходов. Идя экономическими ходами, в расстоянии от 3 до 5 миль от берега, миноносцы выполняли свою задачу, держа связь с маневренной группой, дабы последняя могла располагать свои курсы так, чтобы все время находиться на одном меридиане с ними и тем в любой момент, в случае встречи с сильнейшим противником, дать им возможность отойти в кратчайшем направлении под ее прикрытие.

Согласование движения блокадных миноносцев и прикрытия устанавливалось планом операции, составляемым начальником данной маневренной группы[1]. Ввиду того что топлива как у нефтяных, так и у угольных миноносцев хватало лишь на 50—60 час. (900—1 000 миль в среднем 15-узловой скоростью), т. е. лишь на половину времени пребывания маневренной группы, то обычно в каждую очередную операцию крейсерства назначалось по две смены блокадных и охранных миноносцев. Смена мино-

[1] Нельзя не указать, что маневренные группы не имели своих постоянных начальников, а ходили в операции с разными флагманами флота, назначаемыми командованием поочередно. Такое гастролирование частных начальников, помимо отрыва их от своей непосредственной боевой работы, естественно, не способствовало планомерной тренировке групп под единым руководством и приводило к постоянным недоразумениям. Кроме того, получаемый из ряда последовательных операций опыт распылялся и утрачивался. Число очередных флагманов доходило до шести.

носцев происходила в море, причем сменяющая группа, вступая в выполнение своей задачи, продолжала действия предыдущей, в соответствии с общим планом операции.

Таким образом, главной задачей маневренных групп было прикрытие миноносцев блокады на случай появления *Гебена* или других судов неприятеля. Для непосредственного наблюдения за Босфором в районе последнего постоянно находилась одна из подводных лодок, которая, в случае выхода неприятеля из пролива, сообщала о том по радио начальнику маневренной группы.

Постоянное пребывание[1] в море одной трети действующего флота, равной по силе *Гебену*, позволяло черноморскому командованию вкрапливать в эту систематическую блокаду отдельные операции, которые, по мнению командования, могли, в той или иной мере, способствовать скорейшему разрешению основной задачи — прекращению угольного снабжения противника.

Необходимость таких операций подсказывалась, главным образом, тем, что систематическая блокада миноносцами все же не достигала цели. Пускаясь на все уловки, теряя значительное число пароходов, турки ухитрялись прорывать блокаду, и блокирующие миноносцы время от времени все же находили в гавани Зунгулдака суда, грузившиеся углем.

Убедившись, что бомбардировки с моря не приводят к необходимой цели, командование решило предпринять операцию воздушного налета на Зунгулдак, пользуясь для этой цели имеющимися в составе флота двумя авиа-

[1] Одним из недостатков организации постоянного пребывания маневренных групп в море было то, что смена групп происходила обычно не в районе прикрытия, а у Севастополя; иногда же новая маневренная группа выходила в море уже после возвращения предыдущей в базу. Вследствие этого происходили значительные перерывы в пребывании главных сил в море, и это неминуемо отражалось и на уверенном несении блокады миноносцами.

Так, например, в описываемой операции предшествующая 2-я группа вернулась в Севастополь в 11 ч. 30 м. 5 февраля, а 1-я группа вышла в море в тот же день лишь в 14 час. дня. Таким образом, учитывая время, потребное для возвращения в базу старой группы и прихода новой группы в район блокады, нужно считать, что прикрытие отсутствовало более суток.

транспортами[1], поднимавшими вместе до 14 гидросамолетов.

Назначение самолетов — обстрел и разрушение тех сооружений для добычи угля, которые укрыты с моря горами и складками местности. Из показаний пленных с захваченных фелюг и пароходов было известно, что самые жизненные части организации добычи угля — шахты, центральная электрическая станция, подающая энергию ко всем механическим установкам и пр.,—находясь в безопасности от огня с моря, продолжают работу без перерыва. Поэтому целью операции было уничтожение этих объектов путем бомбардировки с воздуха.

Операция была назначена на 5—7 февраля, причем авиатранспорты должны были выполнить ее под охраной и прикрытием очередной маневренной группы и блокадных миноносцев.

Обстановка перед налетом авиации

1 февраля бывшие в блокаде под прикрытием 2-й маневренной группы миноносцы сообщили, что в Зунгулдаке за молом находится пароход[2]. На просьбу начальника дивизиона разрешить проникнуть ночью в гавань и уничтожить его, начальник 2-й маневренной группы, не желая рисковать миноносцами, в этом отказал. Пароход в течение всего периода пребывания группы в море продол-

---

[1] Это были два приспособленных парохода в 9 200 *т* водоизмещения, получившие имена *Александр I* и *Николай I*, занесенные в списки по категории посыльных судов. В практике войны они получили наименование «гидрокрейсеров». Их элементы: длина 119 *м*, ширина 15 *м*, углубление 6 и 7 *м*, ход 14 узлов, артиллерия 6—120 *мм*, 2 зенитных орудия и пулеметы. Поднимали по 7 аппаратов. Палубы их были приспособлены для установки гидросамолетов. Аппараты спускались стрелами на воду и так же поднимались обратно. Для поисков и буксировки поврежденных гидросамолетов при авиатранспортах имелись специальные катера.

[2] Первоначальные сведения сообщали, что в Зунгулдаке стоит большой пароход, но ему удалось уйти незамеченным, и это был второй пароход меньшего размера. Позже, уже во время операции, гидросамолеты выяснили, что в Зунгулдаке стоят два парохода— большой и меньших размеров.

жал оставаться в гавани, видимо, ожидая благоприятных условий (тумана, шторма) для прорыва.

Ввиду того что за последний период это был уже не первый пароход, ускользавший от миноносцев, командование решило осуществить задуманную операцию воздушного налета на Зунгулдак, почему очередному начальнику 1-й маневренной группы было приказано разработать план операции.

Кроме этих сведений было известно, что в Угольном районе имеет пребывание неприятельская подводная лодка, которая, видимо, базируется на Зунгулдак и уже делала попытки атаковать блокирующие миноносцы. Каких-либо сведений о наличии в Зунгулдаке воздушной обороны неприятеля не имелось, так же как и каких-либо новейших сведений об его артиллерийской обороне[1].

План операции

5 февраля в 6 час. из Севастополя для несения блокадной службы в Угольном районе вышли миноносцы *Поспешный* и *Громкий* под общим командованием командира *Поспешного*. Миноносцы располагали свои курсы и ход так, чтобы к полудню того же дня быть у Зунгулдака и в 13 час. сообщить по радио о состоянии погоды в его районе.

В случае благоприятных данных, в 14 час. 1-я маневренная группа (*Мария*, *Кагул* и 2 угольных миноносца в охране) совместно с обоими авиатранспортами должны были выйти в море для выполнения операции воздушного налета на Зунгулдак, его гавань, на стоящий там пароход и угольные сооружения. По выходе из канала, маневренная группа должна была отделиться от авиатранспортов и итти по назначению 10-узловым ходом, прикрывая до темноты авиатранспорты, идущие самостоятельно. Последние, идя до наступления темноты ломаными курсами, 10-узловым ходом, ночью должны были лечь на Зунгул-

[1] Ни один из документов, относящихся к описываемой операции, не содержит указаний на то, что командование располагало какими-либо необходимыми сведениями разведки о неприятеле. Ни в плане операции, ни в донесениях не говорится, что участники операции были осведомлены об организации обороны Зунгулдака с суши и с воздуха.

дак, с рассветом притти в район прикрывающей маневренной группы. Здесь около 9 час. авиатранспорты должны были соединиться с миноносцами блокады, которые, вступив в охрану[1], должны сопровождать крейсера к Зунгулдаку. Подойдя к последнему на расстояние 20 миль, авиатранспорты спускают все аппараты, которые производят бомбардировку гавани, имея главной целью уничтожение стоящего там парохода.

На время нахождения самолетов в операции авиатранспорты должны отойти на N и, двигаясь полными ходами, держаться в расстоянии не далее 30 миль от Зунгулдака по меридиану. Оба охранных миноносца при этом остаются в районе операции, следя за аппаратами и оказывая помощь поврежденным. Прикрывающая маневренная группа в это время должна была держаться в 20 милях от авиатранспортов, имея между ними и собой в дозоре крейсер *Кагул*.

Окончив подъем аппаратов, авиатранспорты должны были ложиться на Сарыч и возвращаться в базу, следуя в течение первого часа отхода под охраной миноносцев блокады, которые после этого должны были итти к главным силам для получения дальнейших указаний. Маневренная группа должна была прикрывать авиатранспорты в их обратном движении до наступления темноты. В течение светлого времени авиатранспорты должны были итти переменными курсами. В случае свежей погоды и невозможности спуска аппаратов авиатранспорты и их охранные миноносцы должны были присоединиться к маневренной группе для выполнения операции в один из следующих дней пребывания группы в крейсерстве[2].

---

[1] Весь переход авиатранспорты делали без охраны.

[2] План операции приводится нами уже в окончательном виде, ввиду того, что основной план, составленный начальником маневренной группы, был несколько раз дополняем и изменяем командованием. Так, первоначально предполагалось, что все 14 аппаратов будут бомбардировать и гавань и угольные сооружения, дополнительным же пунктом командование предписывало бомбардировать сооружения лишь при отсутствии пароходов. Затем миноносцам при маневренной группе (1-й смене), перед их возвращением для пополнения топливом в Севастополь, было разрешено атаковать пароход в гавани Зунгулдака. Уже во время самой операции этот пункт был отменен.

Выполнение операции

После выхода миноносцев блокады в 6 час. по назначению и получения в 13 час. от командира *Поспешного* радио, что у Зунгулдака—«ветер зюд-ост один балл, легкая зыбь стихает», маневренная группа в намеченном составе, в сопровождении обоих авиатранспортов в 14 час. 5 февраля вышла в море. Переход был совершен в соответствии с планом, и утром авиатранспорты вошли в связь с маневренной группой в назначенном месте.

В пути около 18 час. было получено от *Поспешного* сообщение, что пароход продолжает стоять в гавани и миноносец его обстрелял.

В 9 час. 6 февраля, по соединении с обоими миноносцами блокады, вступившими в охрану, авиатранспорты направились к Зунгулдаку. В 10 ч. 20 м., подойдя к последнему на расстояние 15 миль, авиатранспорты застопорили машины и приступили к спуску аппаратов. К 11 час. все аппараты были спущены и направились для бомбардировки парохода.

Авиатранспорты отошли к N, оставив оба миноносца для оказания помощи поврежденным гидро в районе Зунгулдака.

Из 14 аппаратов могло принять участие в операции 11, так как три, из-за повреждений моторов, долететь до Зунгулдака не смогли и сели на воду. Все аппараты были снабжены двумя 30-*кг*, несколькими 4-*кг* бомбами и сигнальными дымками.

Испортившаяся за ночь погода несколько улучшилась, ветер стих, небо несколько прояснилось, но условия для бомбардировки были весьма неблагоприятны, так как густые низкие кучевые облака закрывали Зунгулдак сверху и затрудняли летчикам нахождение целей и прицелку. Небольшие «окна» в облаках лишь на короткий момент позволяли иметь ориентировку, и это обстоятельство в сильной степени отразилось на результатах налета. Попытки снизиться и держаться ниже облаков, на высоте менее 500 *м*, парализовались энергичным шрапнельным огнем неприятельских батарей, причем около аппаратов рвалось одновременно по несколько шрапнелей, что пока-

зывало наличие помимо высоко стоящих на возвышенностях батарей, стрелявших под большим углом возвышения, еще и специальных зенитных орудий.

Закрытость целей облаками заставила часть летчиков отказаться от бомбардирования парохода, который они не могли рассмотреть, и сбросить бомбы на те случайные объекты, которые им удавалось увидеть через «окна»— угольные сооружения, подъездные пути и батареи. Такая рассредоточенная бомбежка, при наличии и без того неблагоприятных для нее условий, дала ничтожные результаты.

Из донесений летчиков видно, что условия полета позволили бомбардировать пароход только пяти гидросамолетам, причем из сброшенных бомб лишь одна, предположительно, попала в пароход, а остальные легли в воду в разных расстояниях. Действительно, стоявший за молом пароход *Ирмингард* получил попадание бомбой и затонул, но повреждение оказалось настолько исправимым, что к 25 февраля он был поднят и продолжал доставку угля. Одна из бомб попала в группу парусников, произведя пожар на одном из них. Все остальные бомбы были брошены на берегу. Одному летчику из-за облаков не удалось бросить бомб совершенно. Только три летчика видели падение своих бомб.

Весь налет продолжался около часа, причем первые гидросамолеты вернулись, сбросив бомбы, уже через 20 мин. после своего вылета.

В 11 ч. 10 м. авиатранспорты заметили возвращение своих аппаратов, повернули к Зунгулдаку и, придя на прежнее место, приступили к их подъему.

В 11 ч. 16 м. *Александр I*, во время подъема первого гидро, был атакован подошедшей незаметно подводной лодкой, выпустившей торпеду под углом в 45° с носу. Последняя была замечена с расстояния 4—5 кабельтовых, и это дало возможность дать во-время ход, положив руль лево на борт. Торпеда шла в середину корабля под котельное отделение. Корабль дал ход настолько своевременно, что торпеда прошла всего лишь в 5 *м* за кормой и, слегка отклоненная струей винтов, уткнулась в находившийся здесь гидросамолет лейт. Эссена, который едва ее не задержал. Повидимому, отработав уже весь свой ход, тор-

педа, продержавшись некоторое время на поверхности, затонула.

По предполагаемому месту подводной лодки был открыт огонь ныряющими снарядами, но самой лодки ни с авиатранспорта, ни с ближайших самолетов замечено не было. Только несколько спустя, когда авиатранспорт уходил на N, один из летчиков, поднявшийся вторично с воды, заметил лодку и указал ее место дымками. Она шла контркурсом, имея перископ над водой, по правому траверзу авиатранспорта, повидимому, имея целью повторить атаку.

Открыв огонь, авиатранспорт двумя близкими попаданиями ныряющими снарядами заставил подводную лодку уйти под воду, после чего она уже больше не появлялась до конца операции[1].

Одновременно наличным самолетам и обоим миноносцам было приказано начать поиски подводной лодки, во время которых оба авиатранспорта отошли в море и здесь двигались с переменными курсами.

Когда поиски в течение 40 мин. не привели к результатам, крейсеры подошли ближе и здесь стали принимать аппараты. К 13 ч. 30 м. был поднят последний аппарат, прибуксированный миноносцем *Громкий*, после чего авиатранспорты направились в Севастополь, куда и прибыли к 13 час. 7 февраля. Миноносцы же, несшие блокаду, вернулись в свой район.

Выводы

Нами уже были сделаны некоторые указания на недостатки организационного характера в области выполнения блокады Угольного района, поскольку это имело связь с данной операцией воздушного налета. По отношению же к этой последней необходимо, прежде всего, отметить:

---

[1] По свидетельству летчика, наблюдавшего лодку, одно из попаданий было в перископ, вследствие чего лодка была лишена возможности дальнейшего наблюдения и принуждена была отказаться от атак. Г. Лорей, описывая этот эпизод, не упоминает о какихлибо попаданиях в лодку и говорит, что хотя лодке и представлялись благоприятные возможности для атаки, но у нее уже не было торпед, и это заставило ее уйти в Босфор.

1. Отсутствие разведки, следствием чего явилось неожиданное наличие воздушной обороны Зунгулдака, которая оказывала энергичное противодействие гидросамолетам при их попытке летать ниже мешающих бомбардировке облаков.

2. Отсутствие плана подготовки, что отразилось как на действиях командования авиатранспортов, так и летного состава во время выполнения операции. Так, у первого—отсутствие руководства действиями аппаратов, у летчиков же—разбросанность их действий и случайный выбор объектов нападения. Это было, прежде всего, результатом неправильной организации, так как при существовавших взаимоотношениях частных начальников задача авиатранспортов сводилась лишь к выполнению перевозки и к доставке летных средств к району операции.

3. Характернейшей чертой операции является отсутствие ответственного руководителя ею. Начальник маневренной группы и составитель плана операции находился с прикрытием в 30—40 милях от места операции и был лишен какой-либо возможности принимать решения в соответствии с тем или иным изменением обстановки, особенно в условиях срочности. Этим правом не пользовался и старший из командиров авиатранспортов, который стоял перед вопросом, выполнять ли посылку в операцию аппаратов при наличии низкой облачности. На месте не оказалось никого, кто имел бы право решить вопрос о целесообразности выполнения операции. Дальше, когда выяснилась невозможность успешного действия аппаратов, опять-таки никто не мог принять на себя решения, нужно ли ограничиться выполненным или повторить операцию в тот день, когда погода и обстановка это позволят, раз цель не была достигнута.

Таким образом, здесь выступает на сцену крупнейший недостаток организации командования, присущий почти всем операциям этого периода на Черном море. Несмотря на основное условие, чтобы план выполнялся тем, кто его составляет, здесь составитель плана является лишь фиктивным участником операции, так как руководство ею ведется из Севастополя командованием флота и это отстраняет начальника маневренной

группы от руководства, оставляя за ним роль начальника прикрытия.

Из радио-переговоров, имевших место за время операции, совершенно ясно выступает роль командования в качестве единственного распорядителя операции, направляющего действия отдельных частей. Что это так, видно хотя бы из того, что начальник маневренной группы (и, повторяем, составитель плана) совершенно не реагирует на недостижение цели операции и дает разрешение авиатранспортам вернуться в базу «в соответствии, как он пишет в донесении, с планом». Между тем, в плане определенно указывается, что в случае недостижения цели операции по каким-либо причинам авиатранспорты присоединяются к прикрытию, так как «операция может быть повторена в один из последующих дней» пребывания группы в море.

Имеющиеся материалы дают определенное объяснение отказу от повторения операции: мы уже указывали, что миноносцам 1-й смены охраны было по плану разрешено, в случае неудачи уничтожения парохода с воздуха, перед возвращением в Севастополь атаковать его в гавани. Когда по выяснении неудачи налета означенные миноносцы были направлены начальником группы к Зунгулдаку для выполнения операции, командование экстренным радио, адресованным, помимо начальника группы, начальнику дивизиона миноносцев, приказало миноносцам возвращаться в Севастополь.

Этот факт еще раз подчеркивает, что фактическое управление операцией принадлежало самому командованию, а не начальнику маневренной группы, хотя бы и составителю плана операции, утвержденного тем же командованием[1].

Таким образом, ясно, что начальник маневренной группы уже всем ходом событий был приведен к уверенности, что ему не принадлежит право решать вопрос о повторении операции налета.

В своем донесении в рубрике «замечания и выводы», подробно останавливаясь на разборе действий судов под-

---

[1] Эти факты убеждают, что само командование не слишком было убеждено в рациональности указанной выше системы гастролей.

держки, начальник маневренной группы лишь вскользь упоминает, что «гидросамолеты не точно выполнили свою задачу», и ни словом не касается вопроса об обстоятельствах, приведших операцию к неудаче. Между тем, ряд данных определенно говорит, что для выполнения операции прежде всего требовалось разделить ее выполнение на две части: а) подготовительную, связанную с выяснением размера противовоздушной обороны противника и с уничтожением ее средствами кораблей и гидроавиации и б) уничтожение, после этого, путем воздушной бомбардировки пароходов, сооружений и других наиболее важных объектов. Отсюда вытекало, что для выполнения замысла в целом требовался не один случайный налет, а два или несколько подготовленных и организованных ударов с воздуха при содействии частей флота, во всяком случае большем, чем могли оказать два охранных миноносца, временно снятых с блокады, на обязанности которых лежала как охрана двух авиатранспортов, стоящих с застопоренными машинами в 15 милях от берега, так и помощь 14 самолетам, из которых часть была вынуждена сесть на воду непосредственно под берегом и могла требовать выбуксирования, быть может, даже из-под огня батарей.

Результаты блокады

Переходя к вопросу об организации блокады, необходимо отметить, что как средство прекращения морского подвоза блокада являлась наиболее действительным из применяемых способов. Большое число уничтоженных паровых транспортов и сотни фелюг за все время блокады должны были свести транспортные средства турок к ничтожному количеству. Однако, пользуясь каждым ослаблением блокадной деятельности русских миноносцев, турки принимали все меры для вывоза топлива из района. Вырабатывались способы движения ночью, поощрительные меры для усиления частного каботажного транспорта и пр. Отдаленность базы и связанная с ней незначительность времени пребывания русских миноносцев и подводных лодок в море из-за малых запасов топлива, наконец, недостаточность сил и отвлечение их для других операций—

все это создавало перерывы в блокадной службе. Блокада поглощала массу сил флота, надрывала механизмы миноносцев[1] и издергивала личный состав. Но требования союзников и ставки «усилить активность» борьбы с угольным снабжением довлели над командованием, и оно упорно продолжало применять прежние методы.

Что командование считало их вполне достаточными и достигающими цели, видно из письма адм. Эбергарда начальнику морского генерального штаба 13 октября 1915 г., т. е. через год после начала войны. В этом письме, вызванном повторными требованиями союзников прекратить свободный подвоз угля в Константинополь, он пишет:

> «Деятельность Черноморского флота в преследовании подвоза угля в Босфор наглядно доказывается числом потопленных нами пароходов, достигнувшим к сентябрю 58, не считая того огромного истребления парусного турецкого каботажа, который отчасти перевозил уголь. Возобновление жалоб на Черноморский флот, допускающий, якобы, свободное движение угольных транспортов из Босфора к Угольному району, я отношу к тому настроению, которое вызвано в наших союзниках несбыточностью их расчетов на скорое осуществление Дарданельской операции и встреченными там затруднениями».

Действительно, размер уничтоженного тоннажа был огромен, и это наносило туркам громадный ущерб, но и после приведенной выше даты флот продолжал нести блокадную службу, так как турки находили новые пароходы и сотни фелюг, пускаясь на всевозможные ухищрения. Блокада так же не решала вопроса, как и бомбардировки. Больше того, можно было предвидеть, что блокадная служба будет протекать далеко не в тех благоприятных условиях, как до сего времени. На одном из захваченных пароходов среди документов было найдено уведомление от немецкого командования командиру Зунгулдакского порта, что в ближайшем времени

> «провоз угля улучшится, так как в Угольный район будут присланы срочно готовящиеся новые подводные лодки».

[1] В периоды интенсивного несения блокады новые миноносцы (нефтяные) насчитывали до 25 ходовых дней в месяц.

Известие это оказало свое влияние на командование, которое стало действовать еще более осторожно. Подводная лодка была новым оружием, и борьба с ней была еще неизвестной областью. Появление неприятельских подводных лодок в Угольном районе значительно осложняло действия флота против берега, и мы видим, что с момента появления современных подводных лодок неприятеля в Черном море (июль 1915 г.) интенсивность блокады весьма падает.

Насколько вопрос угольного снабжения для Турции в течение всей войны стоял исключительно остро, можно видеть из того материала, который развертывает Г. Лорей в своей книге «Операции германо-турецких морских сил», посвящая ему в отдельных главах ряд страниц.

Ввиду того что копи Зунгулдака и прилегающего к нему района являлись единственным местом добычи промышленно пригодного угля, основным стремлением германского морского командования до вступления Турции в войну было накопление возможно большего запаса угля для флота и промышленности. К началу войны эти запасы в Константинополе исчислялись в 50 000 *т*, из которых 8 000 *т* было кардифского угля.

Некоторые запасы угля имелись и у железных дорог, но промышленность обеспечена углем была в совершенно ничтожных размерах и это, в основном, очень озабочивало Сушона, стремившегося обеспечить подчиненный ему флот техническим тылом, который у турецкого флота почти отсутствовал.

Отдавая себе отчет в том, что подвоз угля из Зунгулдака может быть в любой момент прерван русским флотом, Сушон считал необходимым параллельно с морской доставкой организовать вывоз угля из Угольного района сухим путем[1], а также начать немедленную разработку угольных месторождений на побережье Мраморного моря. Хотя уголь этих копей был очень плохого качества, но все же мог быть использован для различных береговых

[1] За отсутствием дорог и чрезвычайной трудности прокладки их в условиях военного времени вопрос этот отпал.

установок промышленных предприятий и тем дать экономию в расходовании зунгулдакского угля.

Ввиду того что все угольное дело находилось в беспорядочном состоянии, в ноябре 1914 г. по настоянию Сушона было решено создать при флоте специальную организацию «Угольное бюро», которое ведало бы доставкой, хранением и распределением угольных запасов. Во главе бюро был поставлен германский морской офицер, в распоряжение которого было передано 22 угольных парохода с грузовместимостью от одной до двух тысяч тонн каждый.

Когда бомбардировки Зунгулдака и других пунктов Угольного района и отдельные поиски крейсеров и миноносцев русского флота привели к истреблению ряда угольных транспортов, «Угольное бюро» решило усилить перевозочные средства привлечением парусных судов. Однако, потери тоннажа были очень велики. К июлю 1915 г. угольный флот потерял половину своих пароходов и свыше 25 больших и малых парусников, что отразилось на значительном снижении поступлений угля.

Стремясь снизить эти потери, морское командование настояло на создании в местах угольных погрузок некоторой береговой обороны в виде батарей, прикрывающих своим огнем грузящиеся пароходы от посягательства русских кораблей, но это не снизило потерь, так как суда с углем топились на пути к Босфору.

Введенный «Угольным бюро» порядок расхода угля почти не соблюдался военным и гражданским ведомствами и в частности самим штабом высшего военного командования, что побудило морское командование в июне 1915 г. сложить с себя руководство этим бюро, которое за период с ноября 1914 г. по июль 1915 г. все же вывезло 285 000 *т* угля и около 40 000 *т* сложило в различных пунктах в виде запасного фонда.

Принятые меры к снижению потерь тоннажа (выходы в плавание ночью) результатов не дали, так как к периодическим набегам крейсеров и миноносцев присоединилось еще систематическое пребывание в районе Босфора, а отчасти и у побережья Угольного района русских подводных лодок, которые истребляли прорывающиеся транспорты у самого Босфора.

С введением с конца 1915 г. русскими систематической блокады Угольного района турецкий флот перешел на голодный угольный паек, стоял без паров, освещения и расходуя топливо лишь для самых необходимых операций. Это положение заставило Сушона перейти на отвергавшуюся им до того систему конвоирования угольных транспортов боевыми кораблями—сперва миноносцами, затем крейсерами *Гамидие* и *Бреслау* и, наконец, пойти на такую крайнюю меру, как высылка в море для прикрытия возвращающихся из Зунгулдака транспортов самого *Гебена*.

Однако, невозможность постоянного использования для конвоирования угольщиков боевых кораблей, которые сами расходовали много угля, особенно при больших ходах во время боевых столкновений с блокирующими силами противника, привела к отказу от риска высылки *Бреслау* и *Гебена*, тем более что каждый выход их сопровождался атаками русских подводных лодок.

В январе 1916 г. наличные запасы угля обеспечивали и без того урезанную работу железных дорог и военной промышленности только до конца месяца.

Это положение побудило Сушона, во-первых, срочно затребовать из Германии присылки для борьбы с блокадой Угольного района современной большой подводной лодки, а во-вторых, попытаться наладить доставку угля по железным дорогам из Германии. После первого отказа со стороны высшего германского военного командования на отправку угольных маршрутных поездов Сушону удалось добиться этого с помощью специального обращения турецкого правительства к Германии, где указывалось, что угольный тоннаж Турции сведен до 5 пароходов и Турция, ее железные дороги и военная промышленность накануне остановки из-за отсутствия топлива.

С конца февраля из Германии стал посылаться ежедневно маршрутный поезд с 400 *т* угля, что составляло от 12 000 до 14 000 *т* в месяц.

Ввиду того что общая месячная потребность в угле достигала, при строгой экономии в расходовании его, 30 000 *т*, недостающее количество должно было поступать за счет добычи бурого угля из копей Мраморного моря и вывоза во что бы то ни стало из Зунгулдака.

В дополнение к уцелевшим угольным транспортам и парусникам для вывоза угля были привлечены мелкие каботажные суда—магоны,—значительная часть которых была снабжена моторными двигателями и даже мелкими орудиями (от подводных лодок).

Некоторое ослабление блокады весной 1916 г., ввиду отвлечения русского флота для операций у берегов Лазистана, несколько улучшило положение с доставкой угля; в январе и феврале из Зунгулдака было доставлено по 20 000 *т*, в марте цифра поднялась до 30 000 *т*.

К октябрю 1916 г. число угольных транспортов с 5 сократилось до 2 и подвоз зунгулдакского угля почти прекратился, тем более что русские начали систематическое заграждение Босфора минами. Приходилось пользоваться лишь тем углем, который привозился из Германии, но размеры этого снабжения не превышали прежних 14 000 *т* в месяц. Доля флота, определенная ранее в 800 *т* в месяц, была снижена до 350 *т*, и корабли почти прекратили столь необходимые тральные работы в устье Босфора и не разводили паров без самой крайней необходимости.

С начала 1917 г. доставка угля из Зунгулдака велась исключительно с помощью магон и немногих парусников, причем общее количество доставляемого угля весной и летом этого года колебалось от 6 000 до 13 000 *т*.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ИЗ ОПЫТА ОПЕРАЦИЙ ПРОТИВ УГОЛЬНОГО РАЙОНА

Итак, подводя итоги боевым действиям Черноморского флота в области поставленной ему задачи по отношению к Угольному району, мы должны сказать, что флот этой задачи полностью не решил. Подтвердилось то, что в борьбе с берегом, располагая всеми мощными средствами для удара, один флот не может реализовать своих достижений, закрепить успех, довести его до конца.

Должно было быть ясным, что прекращение угольного снабжения турок в тех условиях, которые имелись на Черном море, требует разрушения самого Зунгулдака, как источника угля. Местные особенности Зунгулдака должны были быть уяснены с самого начала, и если у ко-

мандования отсутствовала необходимая разведка, то оно должно было найти правильное решение после первой же бомбардировки. Флот не мог сам решить зунгулдакской задачи ни бомбардировками, ни налетами с воздуха, ни закупоркой, ни спорадической блокадой; задача решалась лишь десантом, который после соответствующей огневой подготовки флота, под прикрытием последнего, реализует удар по берегу ударом на берегу.

На протяжении более двух лет были применены все способы борьбы, за исключением этого единственного решающего.

Сам по себе Зунгулдак, так же как и остальные пункты района, представлял собой исключительно легкий объект для десантной операции. Его береговая защита в первый период состояла из двух батарей, а гарнизон численностью не превышал батальона. Не имея дорог, соединяющих его с внутренней страной, Зунгулдак предоставлялся своим собственным силам, как и большинство портов Анатолии.

По показаниям пленных, захваченных в разное время, командир Зунгулдакского порта имел инструкции, в случае появления русского десанта, взорвать все сооружения по добыче угля.

Операция сводилась к тому, чтобы, погасив огонь батарей, флот высадил соответствующий десант, который после подавления сопротивления должен был проникнуть в недоступные для флота места, с помощью специальных партий уничтожить не только все техническое оборудование, но и взорвать шахты. Другими словами, необходимо было добраться до источников добычи и их уничтожить. Этим решалась задача.

Что эта задача была под силу флоту и тем сухопутным силам, которые находились в распоряжении командования, говорит опыт последующих операций у берегов Лазистана. Во всяком случае, флот располагал достаточными силами и для выполнения высадки и для обеспеченного прикрытия ее от посягательств *Гебена*.

Этих сил было бы достаточно и в дальнейшем, когда оборонительные средства Зунгулдака усилились. Во всяком случае, если командование не было уверено в том, что

при встрече с *Гебеном* ему не удастся прикрыть высадку, оно могло выполнить ее в то время, когда подорванный на двух минах при входе в Босфор *Гебен* находился в длительном ремонте[1].

Но как бы то ни было, вопрос Зунгулдака решался вполне только десантом. Командование этого или не видело, или не хотело видеть, опасаясь риска и не веря в успешность проведения этой, как в те времена казалось, сложной и трудной операции. Как в начале войны, так и в дальнейшем оно предпочитало длительную, дорого стоящую и отвлекающую флот от более серьезных задач периодическую блокаду с бомбардировками, налетами и другими мероприятиями, отклоняя от себя всякую мысль о выполнении энергичной и хорошо подготовленной высадки десанта, который одним ударом покончил бы с необходимостью заботиться о выполнении непрерывных просьб союзников прекратить подвоз угля.

Мы не имеем документов, определенно освещающих вопрос, почему черноморское командование избегало решения зунгулдакской проблемы именно этим способом. Но, анализируя поступки командования во всей совокупности, мы должны отметить следующее.

Не считая десантные операции вообще в числе задач флота, командование отклоняло мысль о них, как об операциях рискованных, которые могли бы втянуть флот в ряд сложных обязательств. В одном из своих донесений в ставку (март 1915 г.), предвидя возможность задания готовиться к операциям по завладению Босфором, адм. Эбергард говорит:

> «... Основывать расчеты на успешную высадку войск под Босфором, переводя их из Батума, т. е. более чем за 500 миль, нельзя: погоды настолько непостоянны, настолько различны в разных частях моря, что транспортная флотилия, благополучно сделавши переход морем, может в конце пути быть поставлена в невозможность высадить десантные войска. Удобные для высадки участки побережья в сколько-нибудь свежую погоду становятся недоступными. Невозможность произвести

---

[1] Сведение об этом было получено с опозданием из-за неналаженности агентурной разведки.

высадку в избранном участке и в назначенное время заставит принять одно из двух решений—или итти в Севастополь, ближайший к Босфору порт, отстоящий от него в 300 милях, или держаться в море и ожидать исправления погоды, что может продолжиться несколько дней, в течение которых десантные войска будут страдать от качки и тесноты помещения, что неизбежно отзовется самым нежелательным образом на боевых качествах войск. Кроме того, нахождение в море, вблизи Босфора, значительного числа транспортов и конвоирующих судов даст легкую и в е р н у ю добычу неприятельским миноносцам, бороться с которыми ночью нам будет невозможно».

Далее указывает:

«Выходом из такого положения может быть только занятие для базирования наших сил порта Бургас, расположенного в 110 милях от входа в пролив».

Указывая на выгоды обладания этим портом, командование все время подчеркивает те невыгодные условия, в которых находится флот для выполнения предвидимых, но не желаемых им десантных операций. Перечисляя вероятные меры противодействия противника, действия его флота, минные постановки, береговые батареи, полевые войска на побережье, командование говорит:

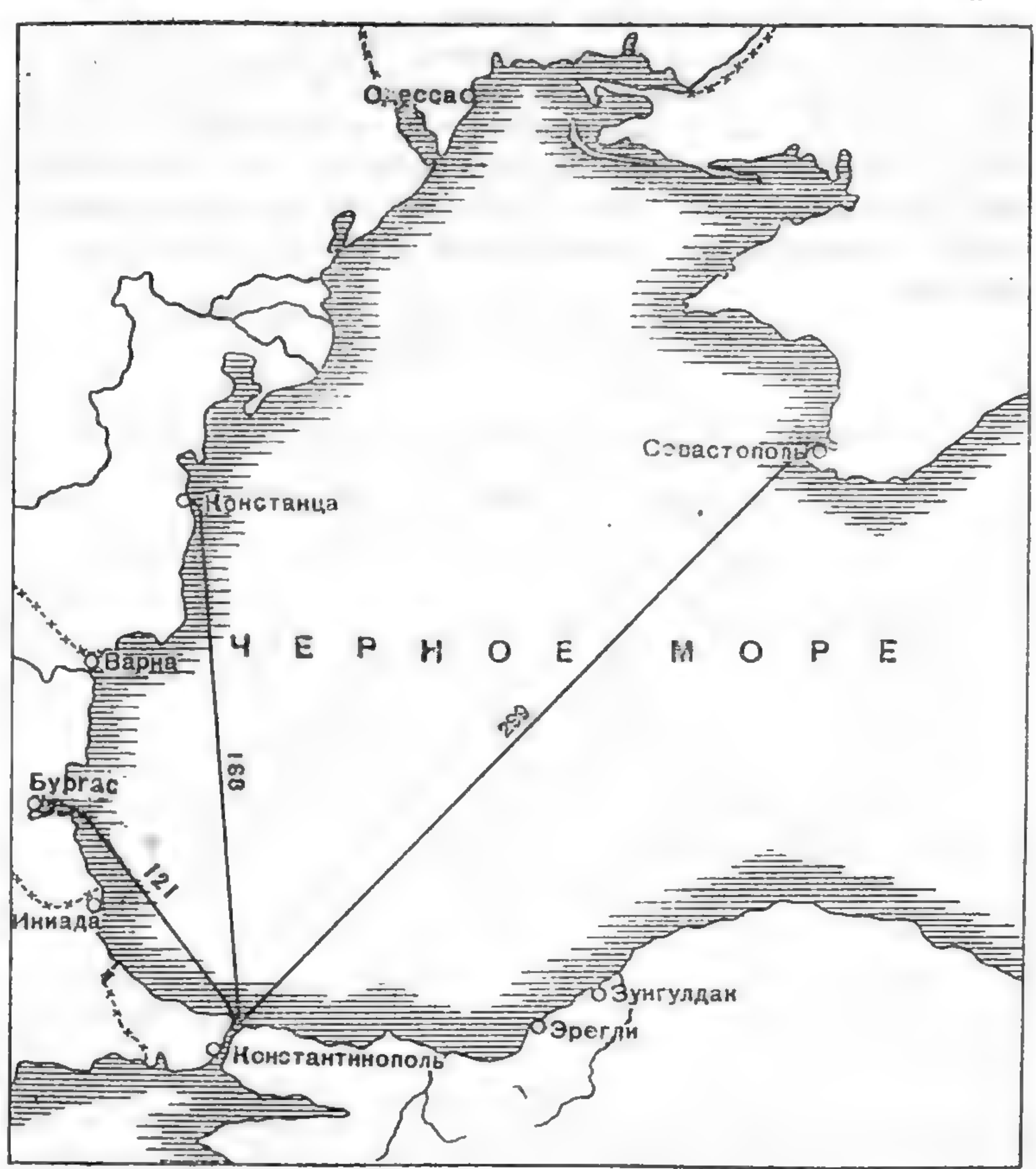
«Все эти средства могут быть парированы флотом, только поддерживая тесную блокаду, опираясь на Бургас; при базировании же на Севастополь флот будет вынужден уходить за углем к базе, так как погрузка топлива в открытом море, ввиду особого устройства кораблей, возможна лишь в штиль и производится весьма медленно».

Вместе с тем, по мнению командования,

«близость к Босфору позволит противнику использовать все свои, даже второстепенные, силы, которые во время отсутствия нашего флота будут хозяевами положения и способны предпринять операции в тыл нашим высаженным войскам».

Подробный анализ этих соображений не входит сейчас в нашу тему, но нужно заметить, что они высказывались адм. Эбергардом неоднократно с начала войны. Таков был

взгляд руководителя возможной десантной операции на Босфор, на ее осуществимость вообще; мнение это было офи-



Черт. 4. Западная часть Черного моря.

циально доложено высшему управлению вооруженными силами, и, конечно, опровергать его фактами, вроде зунгулдакского десанта, было недопустимо.

Да было бы и нелогично, указывая на невозможность обеспечить десантные войска во время операции флотом,

не имея базой Бургаса (а как его получить?), в то же время испрашивать разрешение покончить одним махом с Зунгулдаком при посредстве десанта.

Этой точки зрения командование Черноморским флотом неизменно держалось и в дальнейшем. И если под давлением сверху оно и выполняло перевозки войск, то преимущественно выбирая пункты высадки на необороняемом побережье и относясь с большой нервностью к изменениям и осложнению этих условий в смысле боевой обстановки.

ГЛАВА IV

ОПЕРАЦИИ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА ПРОТИВ БОСФОРА

БОМБАРДИРОВКА БОСФОРА 28—29 МАРТА 1915 Г.

Босфор как объект блокады

В своих соображениях о способах прекращения деятельности турецких угольных транспортов, представленных в ставку в январе 1915 г., в связи с требованиями усиления активности флота против Угольного района, адм. Эбергард указывал, что прекращение такового движения

> «возможно лишь тесной блокадой Босфора, но эта операция не по силам Черноморскому флоту, потому что его база—Севастополь—слишком удалена от Босфора и флот больше проводил бы времени на переходах от места блокады к порту для погрузки угля».

Кроме того, по мнению командования, флот до вступления в строй новых линейных кораблей не имеет достаточного преимущества в силах, чтобы рисковать боем с неприятелем в непосредственной близости от его портов, т. е. при обстоятельствах, явно благоприятных для неприятеля.

> «Сражение вблизи своего порта,—говорилось в докладе о задачах флота,—дает много преимуществ, потому что путь отступления, в случае неудачного исхода боя, вполне обеспечен, вне зависимости от погоды и полученных повреждений. Наоборот, флот, сражающийся вдали от своей базы, в особенности если он не обладает преимуществом в ходе, рискует, в случае неудачного исхода боя, полным разгромом от бы-

строходных судов и миноносцев противника. Таким образом, в бою у Босфора мы рискуем всем, а противник—ничем».

И в заключение высказывалось, что Черноморскому флоту

«до готовности линейного корабля *Мария* не следует рисковать боем в непосредственной близости от Босфора».

Таким образом, указывая на невозможность непосредственных операций флота у Босфора, которые могли бы вызвать решительное столкновение с главными силами неприятельского флота, адм. Эбергард считал, что при наличии тех сил, которыми располагал флот в январе 1915 г., последний должен ограничиться:

а) недопущением действий противника против побережья и его крупных высадок и перевозок в район юго-восточной Анатолии;

б) воспрепятствованием снабжению анатолийской армии и доставкам топлива из Угольного района периодическими операциями на путях сообщения неприятеля.

Соображения эти, получив одобрение верховного командования, вызвали директиву от 17 января, в которой, одновременно с подтверждением выполнения указанных выше пунктов, по отношению к действиям у Босфора предписывалось

«избегать боя в неравных условиях, т. е. в непосредственной близости от Босфора», так как «в настоящий момент море нужно противнику, а не нам, почему и следует его заставить искать боя с нами».

Что касается экспедиции на Босфор, то в директиве определенно говорилось, что таковая может состояться только тогда, когда неприятель на главном театре будет окончательно сломлен.

«Пока этот момент нельзя определить даже и приблизительно, но можно с уверенностью сказать, что флот будет иметь некоторое время для ремонта и подготовки к новой операции, так как сбор необходимого числа войск к пунктам посадки на суда займет продолжительное время—не меньше месяца»[1].

[1] Письмо наштаверха Янушкевича адм. Эбергарду от 20 января 1915 г. Д. № 683, 7003.

Однако, уже через две недели после получения этой директивы, ставка сочла необходимым внести в нее серьезный корректив. Телеграммой от 3 февраля, начальник штаба ставки уведомил командование, что,

> «ввиду полученных известий о выходе в ближайшее время турецкого флота в море в полном составе, главковерх, в отмену предыдущего, повелел разрешить вам действовать по усмотрению».

Другими словами, в случае, если бы командование нашло необходимым дать бой неприятелю при выходе его из Босфора, последнее разрешалось.

Неприятель не выходил из Босфора, и положение осталось без перемены, хотя и не надолго. 19 февраля ставка экстренной телеграммой сообщила:

> «В ближайшее время предполагаются совместные действия англо-французского флота с участием их десантного корпуса против Дарданелл. Черноморскому флоту надлежит оказать содействие в виде демонстрации у проливов, которая, в зависимости от достижения нашими союзниками успеха, может быть развита включительно до занятия Босфора совместно Черноморским флотом и флотом союзников».

Однако, последовавшие вскоре после начала Дарданельской операции неудачи союзников в корне ниспровергли возможность занятия Босфора десантом, и Черноморскому флоту оставалось лишь оказывать посильное содействие союзникам путем демонстраций. По существу, единственным возможным видом их являлась бомбардировка укреплений Босфора и демонстративное пребывание флота перед Босфором, якобы, с целью осуществления здесь десанта.

В Одессе производились открытые приготовления транспортной флотилии, стягивание сюда войск, пробные посадки и тому подобные действия, имевшие целью ввести разведку неприятеля в заблуждение.

Угроза русского десанта на Босфор должна была удерживать в районе Константинополя те 4 турецких корпуса, которые с начала войны были расположены там для обороны прибосфорского района и столицы и при отсут-

ствии этой угрозы могли быть переброшены для обороны Дарданелл и Галлиполийского полуострова.

5 марта первый лорд английского адмиралтейства Черчилль сообщил главковерху, что

> «великобританское правительство самым серьезным образом надеется, что, когда наступит момент прорыва английского флота в Мраморное море, русский флот, одновременно с началом атаки Дарданелл союзниками, начнет систематическую, с дальнего расстояния, бомбардировку внешних фортов Босфора, чему придается первостепенное значение».

Было условлено, что командующие обоими флотами, адм. Эбергард и адм. Карден, войдут в постоянную связь между собой и согласуют свои действия в зависимости от хода событий у Дарданелл. Идя навстречу союзникам ставка предписала черноморскому командованию

> «прекратить подвоз угля из Зунгулдака и войти в связь с командующим союзным флотом, действующим у Дарданелл, и руководствоваться его пожеланиями».

В соответствии с последним, флот усилил блокадную службу у побережья Угольного района, предприняв ряд крейсерских налетов в районе Босфор—Эрегли—Керемпе, как всем флотом, так и отдельными его соединениями. Согласно переговорам с командующим англо-французским соединенным флотом у Дарданелл, было условлено, что последний за четыре дня до предполагаемого прорыва через Дарданеллы уведомит о том адм. Эбергарда, для того чтобы он мог приготовиться к намеченным бомбардировкам Босфора.

Для связи с союзниками и изучения опыта борьбы флота с береговыми укреплениями был командирован на английский флот кап. 2-го ранга М. Смирнов, на обязанности которого было сообщать о ходе операций у Дарданелл.

14 марта Смирнов телеграфировал адм. Эбергарду следующее:

> «Английский адмирал сообщил мне, что, по соглашению правительств, решено, что русский флот начнет бомбардировку за 4 дня до конца прорыва союзников через Дарданеллы. Лично приняв участие в борьбе с укреплениями Дарданелл, ви-

дел, что сильнейшие батареи приводятся к молчанию через час после начала бомбардировки их двумя кораблями типа *Агамемнон*[1]. Турецкие снаряды 355-*мм* калибра производят ничтожное действие по кораблям, мины легко вытраливаются. Когда союзные флоты появятся перед Царьградом, следует ожидать, что турки заключат мир на каких угодно условиях и Босфора брать не придется. Решение нашей исторической задачи произойдет без нашего участия. На основании легкости борьбы с укреплениями, позволяю себе доложить, что нам следует начать разрушение босфорских укреплений теперь же, хотя бы с риском потерь».

Слишком преждевременные заключения эти, в корне разошедшиеся с ближайшей действительностью дальнейшего хода Дарданельской операции[2], были сообщены одновременно в ставку и вызвали ряд директив последней о производстве по первому требованию союзников бомбардировок укреплений Босфора Черноморским флотом.

Однако, прошло не менее двух недель, пока в этом представилась надобность.

Бомбардировка 28 марта

Получив извещение английского командования, что в ближайшее время ожидается прорыв союзного флота в Мраморное море, командование Черноморским флотом наметило выполнение операции у Босфора на 28—31 марта, с целью произвести ряд повторных бомбардировок верхних босфорских укреплений и затем поиск флотом по побережью Угольного района с обстрелом пунктов добычи угля отдельными соединениями. Операция бомбардировки должна была сопровождаться, в зависимости от погоды, налетами воздушных сил морского флота.

Намеченный план предрешал следующую схему выполнения. Придя с рассветом со всем флотом на вид Босфора,

---

[1] Линейный корабль постройки 1906 г. с водоизмещением около 19 000 *т* и вооружением в четыре 305-*мм* и десять 234-*мм* орудий.

[2] Как известно, союзным флотам не было суждено «появиться перед Царьградом». Попытка прорыва англо-французского флота через Дарданеллы 18 марта 1915 г. стоила союзникам шести линейных кораблей (три погибших и три сильно поврежденных).

командование отделяет два линейных корабля, *Три Святителя* и *Ростислав*, для бомбардировки; последние, подойдя под проводкой тральщиков и охранных миноносцев на дистанцию до 60 кабельтовых ко входу в Босфор, обстреливают, идя средним ходом, батареи верхнего Босфора, расположенные по обеим сторонам пролива. Одновременно авиатранспорт *Николай I* (5 гидросамолетов) и крейсер *Алмаз* (1 гидросамолет) отправляют свои самолеты в пролив для разведки и бомбометания кораблей противника и его батарей. Флот прикрывает операцию, держась против пролива на больших глубинах (более 200 *м*) в ожидании выхода больших кораблей противника для принятия боя. С появлением *Гебена* бомбардирующие корабли отходят к флоту. В зависимости от результатов бомбардировки и состояния погоды, операция повторяется.

27 марта флот, в составе 5 линейных кораблей (*Евстафий*, *Иоанн Златоуст*, *Пантелеймон*, *Три Святителя*, *Ростислав*), 3 крейсеров (*Кагул*, *Память Меркурия*, *Алмаз*), одного авиатранспорта (*Николай I*), минной бригады (9 миноносцев) и 6 тральщиков[1] вышел из Севастополя курсом на Босфор. В 6 час. утра 28 марта, с открытием турецких берегов, по сигналу командующего (флаг на *Евстафии*) линейные корабли *Три Святителя* и *Ростислав*, крейсер *Алмаз*, авиатранспорт *Николай I*, предшествуемые тральщиками и охраняемые миноносцами, отделились от флота и направились к Босфору. Флот, имея в дозоре два крейсера, оставался в море на ходу, держась против пролива в расстоянии 12—15 миль. Горизонт чист, море в легкой дымке, ветер 1 балл, внутренность пролива хорошо видна.

В 7 час. *Николай I* и *Алмаз*, застопорив машины, стали спускать свои гидросамолеты в 10 милях от пролива. Оба линейных корабля продолжали свое движение к Босфору, причем в 7 ч. 20 м., когда тралящий караван подошел к берегу на расстояние 80 кабельтовых, батареи открыли огонь, однако, безрезультатный, так как не

[1] За неимением морских тральщиков для этой цели были использованы три заградителя (типа *Ксения*) и два парохода (*Царь* и *Руслан*).

было даже видно падений снарядов. К 7 ч. 30 м., когда часть гидросамолетов была уже на воде и готовилась к полету, было получено приказание командующего флотом «не увлекаться бомбометанием; главная задача—разведка».

Поднявшиеся самолеты были немедленно обстреляны с батарей шрапнелью и ружейным огнем, но безрезультатно. Вскоре же первый из вылетевших самолетов донес, что в устье пролива замечены два небольших миноносца и несколько глубже—третий, большего размера[1].

С приближением линейных кораблей на указанную дистанцию под азиатским берегом в районе мыса Эльмас был замечен большой четырехмачтовый однотрубный пароход, видимо, груженый, который пытался прорваться в Босфор, идя полным ходом. Из пролива в это время ему навстречу, сигналя прожекторами, вышли два миноносца. Пользуясь отличной видимостью, *Три Святителя* немедленно открыл огонь с дистанции 65 кабельтовых, причем с третьего выстрела было получено первое попадание, а затем, когда пароход повернул к берегу, с целью уйти под защиту батарей Эльмаса, новое попадание в корму вызвало пожар. Было видно, как команда спускает шлюпки и оставляет горящее судно, вскоре приткнувшееся к отмели. Часа полтора спустя на судне произошел сильный взрыв, окутавший его облаком дыма[2].

Миноносцы были отогнаны двумя залпами *Ростислава*, после чего ушли в пролив.

Покончив с пароходом, *Три Святителя* в 10 ч. 30 м., идя 6-узловым ходом за тральщиками, открыл огонь по азиатским батареям сперва в районе мыса Эльмас, затем по укреплениям в районе Анатоли-Фенер. Следуя ему в кильватер, *Ростислав* повторял стрельбу по тем же батареям вслед за окончанием стрельбы головного корабля.

---

[1] По дальнейшим наблюдениям, это был заградитель, который пересек Босфор по линии несколько выше Каваков. Возможно, что его задачей была постановка дополнительного минного заграждения на случай прорыва флота в Босфор.

[2] Этот транспорт перед самым приходом флота вышел из Босфора с грузом военного снаряжения и боевых припасов в Трапезунд для Эрзерумской армии. Возвращенный сигналами с берега, ввиду появления русского флота, он пытался проскочить в Босфор.

Обстрел азиатских укреплений продолжался до 11 ч. 50 м., причем по Эльмасу было выпущено 305-*мм* фугасных снарядов—6, 152-*мм*—50 (*Три Святителя*) и 254-*мм*—10 (*Ростислав*), а по Анатоли-Фенер 305-*мм* фугасных снарядов—9 и 254-*мм*—6. По наблюдениям с судов и самолетов, снаряды ложились хорошо, но степень разрушения определить было невозможно, так как точного прицельного огня из-за легкой мглы на берегу вести было нельзя и обстрел велся по площадям. Батареи не отвечали.

К этому времени летчики выяснили, что вплоть до Золотого Рога в проливе больших судов нет. По их наблюдению, было несколько прямых попаданий в батареи, причем в одном случае был вызван взрыв, давший характерный столб дыма, окутавший на время одну из батарей[1].

В 11 час., повернув на обратный галс, суда с той же дистанции обстреляли батареи румелийского берега в районе Панас-Бурну, выпустив 19—305-*мм* фугасных снарядов и 5—254-*мм*. Пересекая линию пролива, суда отчетливо видели ряд ближайших внутренних батарей, где не было мглы, но не могли их обстрелять, так как угол возвышения башенных орудий обоих кораблей не давал нужной дистанции.

Начальник бригады, руководивший операцией бомбардировки, в своем донесении писал, что он считает стрельбу удачной,

> «поскольку возможно требовать при данных условиях, когда батереи себя не обнаруживают и расположены за хорошими укрытиями».

Вместе с тем, он полагал нужным указать на то существенное значение для маневрирования течения, которое имело здесь сильно выраженный характер: в течение одного получасового галса корабли были снесены к W с лишком на полторы мили; таким образом,

> «как точное траление по курсу, так и удержание кораблей на необходимом во время совместного хода с тральщиками месте было невозможно».

---

[1] За время полетов гидросамолеты сбросили две бомбы на батареи и одну в миноносец, упавшую у него вплотную за кормой.

К 12 ч. 30 м. корабли закончили обстрел и по сигналу командующего пошли на присоединение к флоту. С их подходом, на флагманском корабле был поднят сигнал:

> «Поздравляю флот с историческим днем первой бомбардировки укреплений Босфора» [1].

Построившись в походный порядок, флот отошел к северу и остальной день и ночь провел в море, с расчетом с рассветом снова подойти к Босфору, чтобы повторить бомбардировку.

В 6 час. 29 марта флот снова подошел на видимость Босфора. Условия погоды были те же, но мгла была гуще и очертания берегов едва намечались.

Бомбардировка 29 марта

Тем же кораблям и авиатранспорту было приказано повторить бомбардировку. На этот раз командование несколько изменило задание, и по семафору было передано на бомбардирующие корабли:

> «Сегодня план маневрирования тот же, расход снарядов тот же. *Ростиславу*—вчерашняя батарея на мысе Пайрас, *Трем Святителям*—две батареи новых пушек южнее Румели-Фенер. Если по вас будут стрелять батареи, то разрешается выбирать и другие цели».

Одновременно на *Николай I* было передано новое задание для летчиков:

> «Задача на сегодня: обязательная часть—1) держать Босфор под непрерывным наблюдением, 2) корректировать стрельбу; часть желательная—проверить глубже место *Гебена*. Летать только на абсолютно исправных аппаратах и брать на себя только выполнимые задачи».

В 7 ч. 10 м. оба корабля, предшествуемые тральщиками и охранными миноносцами, направились по назначению.

---

[1] Этот сигнал был передан по радио в незашифрованном виде. Г. Лорей, приводя текст этого радио, иронически говорит, что операция бомбардировки «не имела военного значения, она даже была направлена не против босфорских укреплений, а только против входных маяков».

Что касается полетов аппаратов, то они несколько задержались из-за отсутствия у летчиков сведений, какие цели и в какой последовательности предположено обстрелять, так как корректировка являлась новым заданием, а штаб командования не сообщил районов и пунктов бомбардировки.

В 7 ч. 30 м., в дополнение к полученным заданиям, корабли получили новое приказание:

> «Если окажется возможным, желательно обстрелять заданные батареи и средним калибром. Башням увеличить расход, обстрелять хорошо видимые и внутренние батареи».

В 8 ч. 10 м. *Николай I* спустил первый самолет, вылетевший по назначению.

Однако, выполнить бомбардировку не удалось.

По мере приближения отряда к Босфору, было ясно, что обстрел состояться не может, так как мгла перешла в густой туман, который к 9 час. настолько усилился, что головной миноносец, шедший впереди тралящего каравана на расстоянии 17 кабельтовых, едва был виден. Подойдя на 70 кабельтовых к проливу, начальник отряда убедился, что бомбардировка невозможна, и повернул к флоту, дав радио о неосуществимости операции.

При повороте, в устье пролива был замечен дым неприятельского миноносца, который был обстрелян с головного миноносца и передней пары тральщиков. К 10 ч. 50 м. отряд присоединился к флоту.

Почти одновременно со стороны Босфора показался летчик, который цветными дымками показал, что видит *Гебен*. По сигналу командующего флот построился в боевой порядок, миноносцы заняли свои места, а тральщикам было приказано итти в Севастополь. Действительно, в глубине пролива около 11 ч. 20 м. показались густые дымы и одновременно с авиатранспорта, принимавшего аппараты, было получено радио, что в проливе идет весь турецкий флот с *Гебеном* и *Бреслау*[1].

---

[1] Совершенно непонятным является сделанное сейчас же по получении извещения летчика о *Гебене*, но еще до появления в проливе дымов, открытое радио командования: «*Нерпа*, *Тюлень*, *Морж*—приготовиться».

Однако, выход неприятеля не состоялся, и, повидимому, сведения воздушной разведки были ошибочны, так как вскоре в устье пролива были замечены два сильно дымивших миноносца типа *Милет*, шедшие вдоль обоих берегов.

Продержавшись до вечера перед Босфором в ожидании противника, флот отошел в море, направившись вдоль Анатолийского побережья.

БОМБАРДИРОВКА БОСФОРА В МАЕ 1915 г.

Бомбардировка 2 мая

1 мая флот, в составе линейных кораблей (*Евстафий*, *Иоанн Златоуст*, *Пантелеймон*, *Три Святителя*, *Ростислав*), бригады крейсеров (*Кагул*, *Память Меркурия*, *Алмаз*, авиатранспорт *Николай I*), минной бригады (9 миноносцев) и 4 заградителей (*Ксения*, *Алексей*, *Константин*, *Георгий* в качестве морских тральщиков), вышел из Севастополя для выполнения операции бомбардировки Босфора.

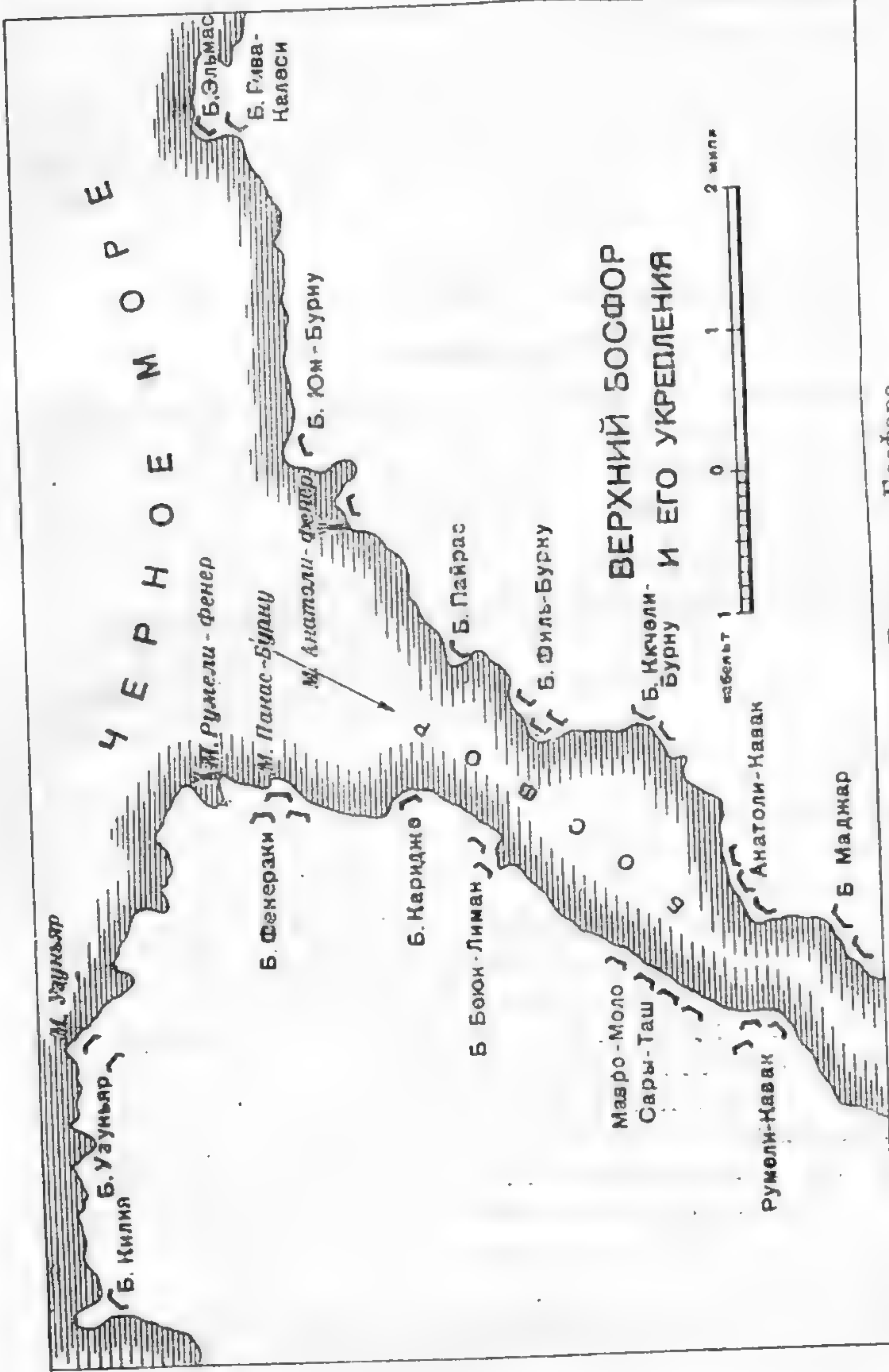
В 5 ч. 15 м. 2 мая флот подошел на видимость Босфора. Погода — ясная, море—спокойное, видимость—хорошая, и пролив совершенно чист.

В 7 час. по сигналу командующего флотом, авиатранспорт *Николай I* приступил к спуску аппаратов. Ввиду того что заданием для самолетов была только разведка, но не бомбардировка, было приказано спускать лишь по одному аппарату, отправляя их на разведку поочередно.

Кроме одного парохода, спешно уходившего вглубь Босфора, никаких судов в проливе замечено не было. В 7 ч. 15 м. командующий сигналом приказал назначенным для бомбардировки линейным кораблям *Три Святителя* и *Пантелеймон* с тральщиками итти по назначению (черт. 6).

Отделившись от флота, оба корабля направились к проливу, но принуждены были, из-за опоздания подачи тралов, несколько задержаться в своем движении, и только в 8 ч. 40 м., вступив в кильватер тральщикам, дали ход.

Если это было сделано обдуманно, т. е. с целью заставить неприятеля отказаться от выхода, то это свидетельствует только о стремлении командования избежать решительного боя.



Черт. 5. Укрепления Верхнего Босфора.

К этому времени вернувшийся с разведки самолет сообщил, что пролив вплоть до Золотого Рога чист от больших судов, но что около Румели-Фенер замечены подводная лодка и два тральщика и что в проливе находятся два миноносца, укрывшиеся под берегом.

В 9 ч. 47 м., подойдя на расстояние 58 кабельтовых к мысу Эльмас, корабли открыли огонь, обстреливая на



Черт. 6. Схема порядка движения кораблей к Босфору 2 мая 1915 г. в сопровождении тральщиков и миноносцев охраны.

6-узловом ходу последовательно батареи, расположенные в районе Эльмаса, Фенераки, Кариджe, Беюк-Лимана и Килии. При этом *Пантелеймон*, как обладавший большей дальностью огня, обстрелял районы Филь-Бурну, батареи верхнего и нижнего Анатоли-Кавака. Перенеся затем огонь в сторону румелийского берега, корабли обстреляли батареи Килии с расстояния 54—63 кабельтовых.

В 10 ч. 40 м. у Килии, приблизительно на середине между берегом и кораблями, был замечен движущийся по направлению к кораблям бурун, который был признан за след, производимый перископом подводной лодки. Тотчас с кораблей был открыт огонь 152-*мм* артиллерией, причем после первых накрытий бурун исчез[1].

[1] Мнения об этом буруне разноречивы: находившиеся в дозоре и охране миноносцы приписывали этот бурун стае дельфинов, очевидцы же на кораблях без исключения утверждали, что по своему характеру бурун мог принадлежать лишь перископу. В действительности первая версия является достоверной, так как подводные лодки появились в Босфоре лишь в июне, а первый выход подводной лодки в Черное море состоялся 5 июля.

Закончив обстрел Килии, корабли легли на обратный галс, чтобы повторить обстрел. На этом галсе, как только суда вошли в зону пролива, внутренние батареи открыли огонь, причем с батареи Маджар (анатолийский берег) стреляли мортиры, а с батарей в районе Румели-Кавака—орудия. Однако, несмотря на предельные установки, батареи клали свои снаряды с большими недолетами, до 15—20 кабельтовых. Продолжая обстреливать те же цели, корабли вызвали в районе мыса Эльмас за фортом Рива сильный взрыв, после которого произошел большой пожар.

В 11 ч. 45 м. утра корабли легли на соединение с флотом, причем *Пантелеймон*, идя концевым, до 12 ч. 2 м. продолжал стрельбу кормовой башней.

Вся бомбардировка продолжалась 2 ч. 15 м., причем судами было израсходовано:

Три Святителя—56 снарядов 305-*мм* калибра и 195 снарядов 152-*мм* калибра.

Пантелеймон—110 снарядов 305-*мм* калибра и 333 снаряда 152-*мм* калибра.

В продолжение всей бомбардировки, в воздухе попеременно находилось 5 самолетов, из которых один из-за неисправности мотора вынужден был спуститься поблизости от Босфора и был отведен к авиатранспорту спущенным с него паровым катером. Воздушная разведка продолжалась до возвращения бомбардировавших кораблей к флоту и никаких данных о намерениях противника выйти для боя не дала.

В 13 ч. 35 м., по присоединении *Трех Святителей* и *Пантелеймона* к флоту, последний приступил к снабжению миноносцев углем, после чего отошел в море, где продержался ночь.

Обстрел Зунгулдака крейсерами

Одновременно с бомбардировкой Босфора командующий флотом на рассвете 2 мая послал *Кагул* и *Память Меркурия* в Угольный район с поручением обойти побережье и уничтожить все находящиеся в пунктах угольных погрузок суда. Обойдя все заданное побережье, крейсера

обнаружили в Козлу один стоящий под самым берегом трехмачтовый небольшой однотрубный пароход, который и был уничтожен несколькими залпами. Ни в Зунгулдаке, ни в Килимли судов обнаружено не было.

На обратном пути к Босфору крейсерами был встречен и утоплен парусный барк[1]. В 21 ч. 30 м. оба крейсера вернулись к флоту, заняв свои места в дозоре.

Бомбардировка Босфора 3 мая

Проведя ночь в море, флот с рассветом снова подошел к Босфору для повторения бомбардировки.

Ввиду того что наблюдение летчиков и подозрительный бурун указывали на появление у неприятеля подводных лодок (до того не наблюдавшихся), командующий флотом признал рискованным отделять для бомбардировки *Пантелеймон*, так как в случае удачной атаки на него 1-я бригада линкоров (наиболее сильная) теряла одну треть своей силы и в случае боя с *Гебеном* оказывалась в неблагоприятных условиях—особенно, если бы ей приходилось прикрывать подбитый *Пантелеймон*. Поэтому этот корабль был заменен *Ростиславом*.

С целью дать бомбардирующим кораблям бо́льшую свободу маневрирования на случай атаки подводных лодок, было решено, что бомбардировка будет проводиться ими не в сопровождении тральщиков, не позволяющих отряду иметь ход более 6—7 узлов, а отдельно, причем корабли будут двигаться по заранее протраленным районам. Для этой цели тральщики и миноносцы были заблаговременно посланы к Босфору, где они должны были обследовать и приготовить три маневренных площади у европейского побережья пролива, в районах Кара-Бурну и Чаталджи.

С утра берега Босфора оказались закутанными мглой. Погода—тихая, море—легкая зыбь, но с тенденцией к успению. В 6 час. утра *Николай I*, *Алмаз* и тральщики

---

[1] С этого барка было снято несколько пленных, один из которых оказался знающим расположение новых босфорских батарей. Полученные сведения были использованы во время бомбардировки следующего дня.

отделились от флота и направились для подготовки операции.

В 7 час. *Николай I* спустил первый самолет, который через 40 мин. вернулся и сообщил, что пролив чист от судов.

К 9 час. зыбь значительно усилилась, и ветер нагнал на пролив густой туман.

В 9 ч. 25 м. *Николай I* сообщил, что он прекратил полеты из-за зыби, так как спуск аппаратов на воду становится рискованным и один из аппаратов уже получил повреждения. Кроме того, второй самолет, вернувшийся из разведки, сообщил, что в районе Босфора налег густой туман высотой до 200 *м*, лишающий не только возможностей какого-либо наблюдения, но и не позволяющий аппаратам ориентироваться во время полета.

Рассчитывая, что ко времени окончания траления погода улучшится, командование решило не отменять операции. Действительно, к 11 час. утра туман стал слабеть, а к полдню ветер и зыбь настолько стихли, что явилась возможность снова начать полеты.

В 11 час. начальник минной бригады, руководивший работой тралящих судов, сообщил, что первые две площадки протралены, и прислал к флоту миноносец *Зоркий* для проводки *Трех Святителей* и *Ростислава* к району, откуда предполагалось начать бомбардировку.

В 11 ч. 10 м. оба корабля отделились от флота и направились по назначению.

На этот раз в задание входил обстрел приморского фронта района Кара-Бурну и укреплений на правом фланге Чаталджинских позиций. Обстрел этого района должен был вызвать подозрение неприятеля, что цель операции—произвести подготовку для высадки десанта на европейском берегу.

В 12 ч. 45 м. *Николай I* и *Алмаз* возобновили полеты, причем самолетам было приказано наблюдать за Босфором или оставаться в районе операции, в зависимости от условий погоды.

Наблюдения показали, что Босфор продолжает оставаться чистым от кораблей и неприятель не обнаруживает намерения выйти. Также не было обнаружено никаких кораблей и в районе Кара-Бурну.

В 14 ч. 40 м. корабли подошли к протраленным районам и приступили к бомбардировке. К этому времени сюда подошел и крейсер *Кагул*, который сообщил, что, имея от пленных сведения о местах нахождения новых батарей, он послан командованием указывать выстрелами (?!) эти пункты. К этому времени погода совершенно исправилась: туман рассеялся, легкая зыбь, все береговые предметы были видны отчетливо, хотя местами на берегу держалась мгла. В 14 ч. 50 м. *Три Святителя*, получив место новых батарей, указанных огнем *Кагула*, открыл с дистанции 55 кабельтовых огонь из 152-*мм* орудий. Одновременно *Ростислав* начал обстрел из 254-*мм* башенных орудий, причем его огонь корректировался флажными сигналами с *Трех Святителей*.

Все указанные *Кагулом* пункты—новые батареи, казармы и все похожее на укрепления на восточном склоне мыса Кара-Бурну—были обстреляны прицельным огнем, причем было выпущено:

Три Святителя—132 снаряда 152-*мм* калибра.
Ростислав—39 снарядов 254-*мм* калибра.

Неприятельские батареи не отвечали. Был наблюден ряд хороших попаданий, но точных результатов обстрела, из-за отсутствия воздушного наблюдения, установлено не было. Присутствия каких-либо войск на берегу обнаружено не было, хотя в ряде мест были замечены сооружения, похожие на окопы.

В 16 ч. 10 м. бомбардировка была закончена, и корабли в 18 час. присоединились к флоту.

Обстрел Инниады

Отойдя на ночь в море, флот к утру снова подошел к румелийскому побережью, на этот раз в район Инниады.

Для обстрела последней в 6 ч. 20 м. утра был послан линейный корабль *Ростислав*, который, пройдя по протраленному заранее пространству, подошел к бухте Иннада на 35 кабельтовых и здесь, по указанию крейсера

Память Меркурия[1], обстрелял казенные здания (почту, телеграф), но никаких батарей, или войсковых частей не обнаружил, тем более что вся прилегающая к бухте местность была покрыта густым лесом.

Выполнив задание, корабли отошли к флоту, с которым 5 мая вернулись в Севастополь.

ОБСТРЕЛЫ КОНСТАНЦЫ В НОЯБРЕ 1916 Г.[2]

23 октября 1916 г. болгары заняли румынский порт Констанцу. Порт этот имел большое значение, ввиду находившихся в нем больших запасов нефти, бензина и керосина, которыми пользовались корабли русского флота; нефтяные миноносцы пополняли в Констанце запасы топлива при операциях у Босфора или в западной части Черного моря.

Когда падение Констанцы, защищаемой с суши одними только румынскими войсками, стало очевидным, командующий флотом получил приказание из ставки ни в коем случае при оставлении порта не уничтожать запасов горючего. Предполагалось в ближайшем будущем прислать несколько русских дивизий и взять Констанцу обратно. Однако, из-за сильного натиска немцев предназначенные войска были использованы в другом месте. Надежда вновь овладеть Констанцей отпала.

Неприятель до этого терпел большой недостаток в топливе для подводных лодок; этим объяснялась их бездеятельность за последнее время.

Уже через пять дней после занятия Констанцы болгарами, как только выяснилось, что на захват порта вновь рассчитывать нельзя, были посланы три миноносца, чтобы уничтожить многочисленные портовые нефтяные цистерны артиллерийским огнем. Однако, для обстрела погода оказалась слишком свежей; продержавшись два дня в море, миноносцы вернулись в Севастополь.

---

[1] Этот крейсер накануне был послан к Инниаде для рекогносцировки, с заданием выяснить места батарей и военных сооружений. Д. № 21419.

[2] Описание этой операции составлено Н. В. Гельмерсен. Дела Архива войны № 7070, 833, 7073 и статья В. К. Васильева в «Морском сборнике» № 4 за 1925 г.

Ввиду того что погода не стихала и продуктивной стрельбы от миноносцев ждать было нельзя, 30 октября был послан для той же цели крейсер *Память Меркурия* (флаг начальника крейсерской бригады), под охраной миноносцев *Поспешный*, *Счастливый* и *Дерзкий*.

Ввиду сильного NO, клавшего крейсер на 30° на борт, начальник бригады решил операцию отложить, но командующий флотом потребовал ее выполнения во что бы то ни стало. 1 ноября крейсер *Память Меркурия* подошел к порту и обстрелял его с расстояния 54 кабельтовых; в местах расположения цистерн были замечены пожары. Определить точно размеры повреждений не представлялось, однако, возможным вследствие ветра, прибивавшего дым к земле и окутавшего цистерны. Считая, что пожар цистерн будет распространяться, начальник бригады крейсеров после $^1/_4$-часового обстрела отошел в море, чтобы в случае атаки подводной лодкой скорее выйти из стесненного минными заграждениями района маневрирования. Одна подводная лодка была замечена по курсу крейсера, когда он приближался к берегу. Повидимому, присутствие этой подводной лодки сделало стрельбу крейсера нервной и несколько беспорядочной. При отходе крейсер был обстрелян неприятельской береговой батареей.

На рассвете 2 ноября были посланы миноносцы *Быстрый* и *Пылкий*, чтобы посмотреть обстрелянный район. Погода продолжала быть свежей. Миноносцы обстреливали берег в течение 1 часа. По мнению начальника дивизиона, разрушения на берегу были недостаточными. 3 ноября крейсер *Память Меркурия* был вновь послан в сопровождении миноносцев *Пронзительный*, *Живой* и *Жаркий* для окончательного уничтожения цистерн. *Пронзительный* предназначался для противолодочной охраны, а *Живой* и *Жаркий*—для траления. Оба они были посланы вперед, чтобы заранее протралить путь для крейсера. Ночью один из миноносцев (*Живой*) приткнулся к мели у Мидии, но был быстро снят другим (*Жарким*). На радио миноносцев, просивших назначить им рандеву, крейсер не отвечал, чтобы не обнаружить заранее своего

присутствия неприятелю. Таким образом, крейсер остался без тральщиков.

В 6 ч. 20 м. 4 ноября *Память Меркурия*, пройдя между заграждениями, лег на курс к берегу. Через несколько минут береговая 152-*мм* батарея открыла огонь с перелетами кабельтовых в 15. Крейсер не изменил курса. В 45 кабельтовых от мола он повернул на юг и в 6 ч. 36 м. открыл огонь одновременно по батарее и по цистернам, идя на сближение, причем ближайшее расстояние до мола было около 32 кабельтовых. Вскоре после начала бомбардировки появились два неприятельских гидросамолета на высоте 600 *м*. Чтобы не менять курса и не сбивать свою стрельбу, командир крейсера передал все заботы об отражении гидросамолетов на задний мостик. Зенитные пушки открыли сильный огонь, заставивший один аппарат, вероятно, поврежденный, повернуть обратно. Другой аппарат взял высоту 3 000 *м* и продолжал атаку; снизиться ниже 2 500 *м* ему не позволял зенитный огонь корабля.

Через 10 мин. после начала бомбардировки часть цистерн загорелась; последовал ряд взрывов, и вскоре все нижние цистерны были объяты огнем; пожар распространялся с неимоверной быстротой. В 6 ч. 50 м. крейсер и миноносец повернули на север. Стрелявшая по крейсеру батарея была приведена к молчанию. Крейсер продолжал стрельбу левым бортом, переведя огонь кормового плутонга на верхние цистерны, также вскоре загоревшиеся. Густой дым покрыл весь берег, охваченный сплошным пожаром. В это время открыла огонь вторая 152-*мм* батарея. Она быстро пристрелялась и получила накрытие. Крейсер описал коордонат, чтобы затруднить ей пристрелку. Батарея продолжала стрельбу все время, но попаданий в крейсер и миноносец не имела. Около 6 ч. 50 м. гидросамолету удалось сбросить 9 бомб: пять легли по левому борту и четыре по правому в непосредственной близости от корабля. В 7 ч. 12 м. с мостика увидели торпеду, шедшую в носовую часть корабля. Правая машина была остановлена и руль положен право на борт. Торпеда прошла в нескольких метрах от борта и затонула, оставив на воде характерные круги. Вскоре за кормой открылся пери-

скоп подводной лодки[1]. В 7 ч. 30 м. крейсер вышел на линию заграждений. В 8 ч. 30 м. последовала вторая атака гидросамолета, вновь сбросившего десять бомб. Последние легли так близко, что на палубе были найдены осколки. В 13 час. *Память Меркурия* был у порта Мангалия и обстреливал его в течение 40 мин.

Крейсер и миноносец после обстрела пошли к Севастополю. Пожар нефти был виден на расстоянии до 70 миль; потушить его удалось только лишь через десять суток.

Память Меркурия шел на бомбардировку после нескольких предшествовавших попыток; приходилось, поэтому, считаться с возможностью постановок неприятелем перед портом минных заграждений; почти все время крейсер находился под обстрелом батарей, давших накрытие с самого начала; кроме того, он был атакован воздушными силами и подводной лодкой, на присутствие которой можно было рассчитывать с достоверностью.

Итти без тральщиков, имея при себе один только миноносец, было решением смелым.

---

[1] Г. Лорей в главе, содержащей описание событий этих дней у Констанцы, не упоминает о наличии здесь подводных лодок и говорит, что Констанца не годилась в качестве базы для них ввиду малых глубин. Вся оборона Констанцы, по его словам, ограничивалась двумя 152-*мм* орудиями.

ГЛАВА V

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА И ПРИМОРСКОГО ОТРЯДА КАВКАЗСКОЙ АРМИИ НА ПОБЕРЕЖЬЕ ЛАЗИСТАНА

СОСТОЯНИЕ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ ПЕРЕД ВОЙНОЙ

Тенденции военного ведомства после войны с Японией, выразившиеся в стремлении сократить число крепостей, привели в период 1909—1912 гг. к решению упразднить ряд второстепенных крепостей, составлявших береговую оборону Черного моря. В числе упраздняемых были намечены крепости Керчь, Батум и Очаков. Из них первая, прикрывавшая вход в Азовское море, уже со времени русско-японской войны была почти разоружена; что же касается Очакова и Батума, то ко времени мировой войны они существовали в полуупраздненном состоянии,—особенно Батумская крепость, вооружение которой состояло из орудий устаревших образцов, потерявших современное боевое значение.

Морскому ведомству, для которого обе последние крепости были существенно важны, стоило больших трудов приостановить полное упразднение их, шедшее вразрез со взглядами флота, высказываемыми им постоянно при решении вопросов обороны черноморских берегов. Очаков прикрывал доступ неприятельскому флоту и десанту к Николаеву, где находилась тыловая база и были сосредоточены судостроительные средства флота; Батум же являлся единственной удобной маневренной базой для легких сил флота в их операциях против анатолийского побережья, и в частности Лазистана.

Значение Батума для флота

Из переговоров по этому поводу между военным и морским ведомствами явствовало, что военные сферы не придают никакого значения возможности базирования частей Черноморского флота на Батум. На запросы о том, считает ли военное ведомство, и в частности кавказское командование, что от флота потребуется содействие операциям армии на морском фронте кавказского побережья, руководящие военные круги каждый раз подчеркивали, что операции на приморском направлении не входят в планы кампании и борьба будет вестись на других, чисто сухопутных фронтах.

Попытки оперативных представителей флота договориться о возможных совместных действиях разбивались об уверенные заявления представителей армии, что Батуму, как крепости, не предоставляется никакой роли в вероятной борьбе, и это является главной причиной отказа от него.

Упорная борьба представителей флота за сохранение Очакова и Батума привела к оставлению этих крепостей в их прежнем состоянии, без какого бы то ни было технического переоборудования их боевых средств. Военное ведомство, согласившись с доводами флота относительно Очакова, вместе с тем в отношении Батума осталось при прежнем мнении, внеся лишь корректив, что он не подлежит окончательному разоружению ввиду того, что флот нуждается в нем, как в базе для крейсерских операций в восточной части Черного моря и против портов анатолийского побережья.

Кроме того, со вступлением в строй новых нефтяных миноносцев Батум приобретал значение порта, через который должна была подвозиться из Баку[1] необходимая для флота нефть. В случае угрозы Батуму, нефть должна была бы итти кружным железнодорожным путем через Ростов, кругом Азовского моря, в Крым, что не только бы удлиняло сроки получения, но и грозило невозможностью накопить в Севастополе достаточные запасы нефти, из-за малой

[1] Батум и Баку соединены нефтепроводом.

вместимости железнодорожных цистерн, при большом расходе ее миноносцами.

Однако, и позиция флота в этом вопросе не была тверда: в 1906 г. Батумский военный порт был упразднен, и, таким образом, флот лишился возможности развить здесь заблаговременно операционную базу, обеспеченную необходимыми запасами топлива и ремонтными средствами. К началу войны Батум представлял собой совершенно необорудованную стоянку для военных кораблей, с минимальными возможностями превратить ее в сколько-нибудь обеспеченное местопребывание для тех соединений флота, которые пришлось держать там с первых же дней войны.

Так, погрузка угля со склада морского ведомства для миноносцев не могла, за отсутствием пристаней, производиться иначе, как сперва нагрузив углем магоны, а потом уже подавая эти магоны к борту. Эта процедура, например, для принятия 70 *т* занимала до 10 час. времени. Сами склады угля занимали ничтожную площадь и к моменту начала военных действий едва могли вместить 4 000 *т*.

Таким образом, флот, настаивавший перед военным ведомством о сохранении Батума, как крепости, необходимой для защиты кораблей, базировавшихся на нее, в то же время не только не заботился об его оборудовании, но, в связи с допущенным упразднением военного порта, не принял мер к скорейшему восстановлению своей единственной операционной базы на кавказском побережье за те тревожные три месяца, которые протекли со времени начала мировой войны и до разрыва с Турцией.

Это было тем более непонятно, что в период 1912—1913 гг. в Батуме все время находился постоянный стационер (кан. лодка), несший наблюдение за побережьем для воспрепятствования ввоза на Кавказ оружия. Таким образом, Батум являлся постоянной станцией, требовавшей и в мирное время своего оборудования более широкими средствами обслуживания и устранения тех неудобств, которые осложняли базирование и понижали оперативные возможности базирующихся здесь кораблей.

Неудобства эти существовали все время войны. Вопреки твердым уверениям кавказского командования, обстановка борьбы на этом побережье с первых же ее дней

не замедлила создать приморский фронт, операции которого, в силу немедленных настойчивых требований сухопутного командования, заставили флот выделить сюда особый Батумский отряд кораблей для борьбы с берегом и поддержки сухопутных операций. Последние имели конечной целью овладение Трапезундом, являвшимся транзитным портом, соединявшим морские пути подвоза снабжений и людских пополнений неприятеля с дорогой на Эрзерум и к району расположения главных сил турецкой армии, оперировавшей на кавказском фронте.

Особенно дала себя чувствовать необорудованность Батумского порта в тот период, когда развитие борьбы на приморском фронте потребовало выделения сюда из состава флота целой дивизии, в составе 4 линейных кораблей, вынужденных месяцами базироваться на этот порт, который самым ходом событий превратился не только в маневренную базу флота, но и в снабжающую—для кавказской армии, так как одновременно с боевыми кораблями на нее базировался и тот транспортный флот, на обязанности которого лежало снабжение действующей армии—и, в первую очередь, отряда, оперировавшего на приморском направлении.

* * *

Неопределенная позиция, занятая Турцией в начале войны, после прорыва *Гебена* и *Бреслау*, вскоре определенно переменилась, указывая на очевидную подготовку к выступлению ее на стороне центральных держав. В скором времени из Константинополя, и в особенности от консулов, стали поступать в большом количестве известия о широких военных приготовлениях Турции, особенно в районах, прилегающих к Кавказу. Секретные донесения, перечисляя ряд обычных предвоенных мер, вместе с тем определенно указывали на стремление турецких военных сфер поднять восстания среди горских племен, живущих на русской территории, в пограничных местностях. В частности, объектом усиленной пропаганды сделались аджарские племена, раскинутые по реке Чороху.

Беззащитность Батума, расположенного близко к границе, и невозможность дать сколько-нибудь серьезные

силы для его обороны из главных сил кавказской армии, уже выделившей часть своих войск на западный фронт, в значительной мере беспокоили кавказское командование. Реальная возможность войны как бы сразу расширила кругозор сухопутного командования, которое к сентябрю 1914 г. определенно осознало значение Батума и уязвимость района, к нему прилегающего.

Ссылаясь на слабость крепости и гарнизона и опасаясь внезапного удара по побережью, сухопутное командование просило усилить оборону района присылкой боевых кораблей для постоянного их пребывания здесь.

Создание Батумского отряда

Не имея возможности выделить сюда боевые корабли, командование флотом в начале сентября послало в распоряжение коменданта Батумской крепости вооруженный транспорт *Березань* и минный заградитель *Дыхтау*, причем последний должен был в момент начала войны[1] поставить перед Батумом и Поти минные заграждения в районе вероятного маневрирования противника при обстреле им этих портов.

На транспорт *Березань* ложилась задача обороны подступов к Батуму от нападения сухопутных отрядов и поддержка своим огнем действий пограничных частей и гарнизона по побережью.

Одновременно для усиления гарнизона командование флотом отправило в Батум два морских батальона, образованных из запасных моряков, оставшихся по укомплектовании флота в излишке.

Начало войны застало крепость в период усиленных оборонительных работ, имевших целью укрепить ее береговой фронт. Тотчас по получении известия о начале военных действий, крепость была объявлена на осадном положении, и командир *Березани*, кап. 2-го ранга Шуберт, принял на себя обязанности старшего морского начальника.

Первой задачей являлась защита гавани и ее внутреннего рейда от возможного нападения. Последнее было тем

[1] По плану кампании. Д. № 531.

важнее, что к моменту объявления войны в порту скопилось 12 пароходов, из них 4 морского ведомства, привезшие различные военные грузы. Согласно плану, намеченное перед Батумом заграждение было в несколько приемов выставлено *Дыхтау*, который затем поставил минную банку и у Поти. Для непосредственной защиты гавани у ее входа было установлено средствами кораблей несколько полевых орудий (из крепостного запаса) под командой морского офицера, а на конечности мола—пулеметный пост.

Согласовав вопрос обороны водного пространства и гавани с крепостной артиллерией, начальник отряда организовал дозорную и охранную службу рейда, пользуясь для этого наличными пловучими средствами порта в виде катеров лоцмейстерской службы.

Ничтожность средств и слабость сил, сосредоточенных в Батуме, при непрерывно поступающих сведениях об активных замыслах турок против крепости, сильно нервировали кавказское командование. Эта нервность усилилась еще с получением известий о бомбардировке Поти, произведенной Бреслау 25 октября, через 9 дней после объявления войны[1].

БОМБАРДИРОВКА ПОТИ КРЕЙСЕРОМ *БРЕСЛАУ*

С ночи на 7 ноября радиостанции кораблей Батумского отряда стали ясно принимать радиотелеграфные переговоры неприятельских кораблей. Около 7 час. утра перед Батумом, в 10 милях, показался *Бреслау*, шедший на О. Сделав три выстрела по берегу, *Бреслау* скрылся за горизонтом по направлению к Поти. Подойдя к последнему на дистанцию—25—30 кабельтовых, *Бреслау* начал бомбардировку города и порта, причем, по донесению местного военного командования, сделал до 150 выстрелов (?), преимущественно по вокзалу и району, к нему прилегаю-

[1] Нервозность, с одной стороны, и отсутствие правильно действующей службы связи и наблюдения—с другой, были причиной ряда недоразумений. Так, почти за месяц до войны, дивизион миноносцев при входе в Потийский порт был встречен залпами с берегового поста местного гарнизона.

щему; затем подошел ближе и обстрелял пулеметами порт. На его огонь отвечала полевая батарея на берегу и ружейным огнем—вызванные части. Бомбардировка продолжалась $^3/_4$ часа, после чего *Бреслау* повернул в море на север. Никаких серьезных повреждений огонь неприятеля не причинил[1].

Разбираясь в целях этой бомбардировки, можно предположить, что обстрел Поти имел целью не столько нанести материальный ущерб, сколько оказать моральное воздействие. Ряд подобных бомбардировок различных пунктов побережья в течение войны не имел реальной связи с какими бы то ни было выполняемыми одновременно операциями противника. Временами эти налеты носили исключительно характер бравирования своей быстроходностью. Подобные бомбардировки наносили весьма незначительный ущерб, но безусловно нервировали верховное командование, которое склонно было ставить в вину тихоходному Черноморскому флоту его беспомощность перед неуловимым противником.

В частности, бомбардировка Поти и то, что огонь был направлен в район железнодорожной станции, свидетельствовали о намерении *Бреслау* нанести ущерб этому единственному в России пункту, откуда шел вывоз столь необходимой для металлургической промышленности марганцевой руды, подвозимой сюда из Чиатурских рудников.

Непосредственные наблюдения из крепости свидетельствовали о наличии у турок агрессивных намерений в этом районе. Так, в последних числах октября турки на парусных судах стали подвозить по ночам свои иррегулярные войска к различным пунктам побережья вблизи границы.

УСИЛЕНИЕ ОБОРОНИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ БАТУМА

Ближайшее знакомство начальника морского отряда с оборонительными средствами крепости привело его к убеждению, что крепость при современном вооружении

---

[1] По Г. Лорею, *Бреслау* выпустил 81 снаряд, причем обстрел Поти явился ответом на бомбардировку русским флотом Зунгилдака накануне. 6 ноября.

не может служить надежным убежищем для флота. Наличная артиллерия, обладая недостаточной дальностью, не могла противодействовать бомбардировкам таких современных судов, какими являлись *Гебен* и *Бреслау*. Ввиду этого морское командование, считая существенно важным иметь в Батуме обеспеченную стоянку легких сил, представило в ставку следующие соображения:

«Для более успешного действия нашего флота на сообщениях противника необходимо иметь базу для легких крейсеров в Батуме. Базу можно было бы оборудовать при условии ее защиты крепостью, которая была бы способна не допустить уничтожения мелких судов бомбардировкой с моря и прорыва более сильных судов в гавань. Надо хотя бы два орудия в 254 *мм* с дальностью в 125 кабельтовых; было бы лучше четыре. Быстрая установка орудий много помогла бы действиям флота»[1].

Просьба эта, совпавшая с рядом тревожных сведений о начавшихся больших перевозках турок в район Трапезунда и Лазистана, совершенно отвечала желаниям ставки, которая немедленно сделала распоряжение о срочной посылке двух 254-*мм* орудий проспмого образца. К началу декабря эти орудия прибыли в Батум и были установлены на лафетах для стрельбы под большими углами возвышения. Однако, за этот промежуток времени 10 декабря Батум уже подвергся бомбардировке *Гебена*.

БОМБАРДИРОВКА БАТУМА КРЕЙСЕРОМ *ГЕБЕН*

10 декабря, в 13 ч. 5 м., с наблюдательного поста Кахабери было получено сообщение, что в море показался большой корабль, идущий курсом на Сухум. Через 15 мин. было выяснено, что это *Гебен*. В 13 ч. 30 м. *Гебен* повернул на Батум курсом SO, одновременно тем же постом был усмотрен силуэт другого судна меньшего размера. Определить его из-за дальности не удалось, но, судя по небольшому ходу и всплескам за кормой, можно было думать, что это минный заградитель типа *Берк-и-Сатвет*, ставив-

[1] Телеграмма адм. Эбергарда от 13 ноября 1914 г. Д. № 7011.

шие мины перед Батумом[1]. В 13 ч. 39 м. *Гебен*, подойдя на дистанцию 95 кабельтовых, открыл огонь из 280-*мм* орудий. Первый залп лег в море большим недолетом на NW от батареи Бурун-Табие; следующий залп—там же, с недолетом в 2—3 кабельтовых; третий залп—на бульваре. После этого начались падения в городе и в районе батареи, а последние залпы были направлены в гавань.

Начальник Батумского отряда кораблей писал в донесении следующее:

> «Всего было сделано 15 выстрелов, с довольно большими промежутками между залпами; стрельба велась только из четырех орудий на правый борт. По крепостному дальномеру, *Гебен* подходил не ближе 80 кабельтовых и, по моим расчетам, не дошел до минного заграждения 7—8 кабельтовых. Из числа выпущенных снарядов, по крайней мере, половина не рвалась. В самый последний момент, когда уже выяснилось, что *Гебен* ближе не подойдет, батарея Бурун-Табие стала отвечать, но, конечно, безрезультатно»[2].

В 13 ч. 48 м. *Гебен* прекратил бомбардировку и, соединясь со вторым судном, ушел в море. Бомбардировка никаких существенных результатов не имела: было повреждено несколько частных домов, осколком пробит борт одного из пароходов, убит 1 и ранено 4.

Сопоставляя полученные данные, начальник отряда полагал, что целью операции неприятеля была постановка минного заграждения на путях следования судов Батумского отряда к районам обстрела побережья. *Гебен* при-

---

[1] Г. Лорей, подтверждая, что при *Гебене* находился заградитель *Пейк*, ничего не говорит о постановке им мин. Подобная постановка днем в виду крепости вызывает сомнение. Возможно, что это была демонстрация.

[2] В этом донесении говорится дальше: «Заключая по падению снарядов, что нападение направлено, главным образом, против транспорта (т. е. *Березани*) и гавани, я, ввиду невозможности отвечать на огонь, а также желая избежать бесполезных потерь в личном составе, свез всю команду на берег. На транспорте остались лишь офицеры и кондукторы, причем оба механика собственноручно работали у дежурного котла». Такое странное распоряжение командира военного корабля могло привести, в случае попадания снаряда в *Березань*, к его гибели, так как бороться ни с пробоинами, ни с пожаром на корабле было некому.

крывал эту постановку и отвлекал внимание от заградителя бомбардировкой.

Бомбардировка Батума воочию доказала, с одной стороны, что крепость не имеет средств для борьбы с современными кораблями, а с другой—что впредь до установления дальнобойных орудий, базирование легких сил флота на Батум невозможно. Адм. Эбергард категорически отказывался до создания надежной защиты гавани выделять на постоянное пребывание здесь какие-либо миноносцы, о которых сухопутное командование просило для целей наблюдения за ближайшим побережьем и для содействия частям крепостного гарнизона, выдвинутым вперед. Эта задача продолжала оставаться на *Березани* и *Дыхтау*.

В свою очередь, и комендант Батума, убедившись в слабости крепости с моря, настаивал на дополнительной присылке дальнобойных орудий. Сообщая об установке 27 декабря присланных орудий, он просил командующего флотом сделать представление о присылке еще двух 254-*мм* орудий. Сообщая об этом в ставку, адм. Эбергард добавлял:

> «Поддерживаю это ходатайство, исполнение коего позволит безбоязненно базировать на Батум легкие суда, которые сильно затруднят деятельность турок у Трапезунда и к востоку от него».

Таким образом, флот как бы ручался, что с момента превращения Батума в защищенную базу он берет на себя обязательства выполнять требования армии в районе «к востоку от Трапезунда», т. е. по всему побережью Лазистана.

Такое обязательство являлось совершенно логичным следствием тех доводов, которые представляло морское командование еще в мирное время, указывая на значение Батума, как базы легких сил.

Представитель флота в имевших место переговорах по этому вопросу, В. К. Лукин[1], в своих заметках о боевой деятельности Черноморского флота пишет:

---

[1] Автор ряда работ по описанию действий Черноморского флота в войну 1914—1918 гг. для Морской исторической комиссии и начальник оперативной части штаба Черноморского флота в период перед войной.

«Со стороны Черноморского флота указывалось, что Батумская гавань военному ведомству понадобится, и без транспортного флота армия здесь не обойдется; что флот не в состоянии будет уделить на защиту Батума значительные силы, почему постановка нескольких дальнобойных крупных орудий в крепости необходима. После целого ряда комиссий и заседаний вопрос этот был разрешен в благоприятном смысле: орудия были разрешены как для Севастополя, потому что он—база всего флота, так и для Батума, как для маневренной базы миноносцев, действующих против неприятельского флота, находящегося в Трапезунде. Ко времени начала войны работы по усилению крепостей закончены не были, орудия доставлены не были, хотя было обещано доставить 229-*мм* пушки, приобретенные за границей уже в военное время. Все эти пушки были отправлены для обороны Петрограда и Балтийского побережья, причем даже из Севастополя были отправлены на север и береговые орудия и орудия, предназначенные для строящегося третьего дредноута Черноморского флота. Поэтому, вместо того чтобы иметь в Батуме обеспеченную стоянку для транспортного флота, пришлось туда отделять сперва вспомогательные суда, в виде вооруженных транспортов и заградителей, а затем миноносцы, и так до дивизии старых линейных кораблей включительно».

Но и впоследствии, когда операции уже развернулись и Батум сделался базой не только для флота, оперировавшего совместно с войсками приморского фронта, но и для многочисленных транспортов, питавших кавказскую армию, его артиллерийская защита оставалась прежней. Присылка новых орудий задерживалась: военное ведомство отказывало, за неимением их, и советовало флоту поискать у себя.

ВЗГЛЯДЫ СУХОПУТНОГО И МОРСКОГО КОМАНДОВАНИЯ НА ОБСТАНОВКУ

Выделение для обороны батумского побережья столь слабых сил, какими являлись *Березань* и *Дыхтау*, вызвало со стороны командования кавказским фронтом опасения, что они не смогут противодействовать активным планам турок, накоплявшим, по сведениям агентурной

разведки, силы для удара на Батум. Уже в конце октября сухопутное командование начинает проявлять первые признаки нервности под влиянием различных, обычно неверных сведений о появлении германо-турецких кораблей у побережья.

Так, 10 ноября кавказское командование доносит в ставку, что с некоторых пунктов побережья замечены в море корабли неприятеля, и в этот же день командующий флотом, находившийся в море, сообщает туда же, что «за сутки никаких кораблей не обнаружено».

Неорганизованность службы наблюдения и неумение отличать свои корабли от чужих все время приводили к неправильному осведомлению берегового командования. К тому же некоторые сухопутные командиры, панически настроенные после эпизода у Лимана (см. стр. 125), реагировали на все происходящее на побережье и в море самыми невероятными сообщениями. Так, 18 ноября наместник Кавказа с явной тревогой телеграфирует в ставку, что

> «в ночь с 17-го на 18-е были замечены в море огни 22 судов, шедших мимо Батума и поста Св. Николая».

В ночь с 18-го на 19-е начальник Рионского (у Поти) отряда доносит, что

> «по сведениям Зугдидского уездного начальника в Анаклии высаживается неприятельский десант».

На следующий день тремя телеграммами подряд комендант Батумской крепости уведомляет командующего флотом и ставку, что

> «турки в Ризе и Хопе высадили 10—15 тысяч, а с начала войны перевезли в этот район более 45 тысяч».

Подобные сообщения, естественно, вызывали недоумение и тревогу ставки, получавшей регулярные донесения от командующего флотом, что никаких транспортных перевозок за время походов в море наблюдаемо не было и что посылаемые для обхода берегов корабли ничего, кроме ничтожного каботажа, не замечали. На запрос черноморскому командованию последнее, чувствуя себя в положении обвиняемого, в резкой форме реагировало на эти сообщения, донося, что оно «убеждено в невероятности

подобных фактов, так как нигде за время походов флота не было обнаружено подобного числа транспортов; кроме того, по его мнению, такие факты, как двукратное плавание слабых *Березани* и *Буга*[1] к Хопе для обстрела, без всякого прикрытия, является лучшим доказательством неверности циркулирующих сведений о турецких десантах».

Действительно, произведенная проверка выяснила ложность сообщенных сведений.

> «Излишняя нервность прибрежных властей,—добавлял адм. Эбергард в своем ответе в ставку,—может отвлечь внимание на ложный путь от направления действительной высадки»[2].

Взгляд этот, сообщенный главнокомандующему кавказской армии и коменданту Батума, не способствовал установлению единства в отношениях между обоими командованиями, что неоднократно сказывалось в совместной боевой работе в дальнейшем.

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ СУХОПУТНОГО И МОРСКОГО КОМАНДОВАНИЯ

К этому не замедлил присоединиться вопрос о структуре взаимоотношений на почве оперативного и административного подчинения. Черноморский флот не входил, подобно Балтийскому, в состав какого-либо фронта, и, таким образом, оба командования—кавказское и черноморское—были самостоятельными, подчиняясь порознь ставке. В случаях необходимости совместного действия, как это имело место в районе Батума, возникала необходимость договориться. Совершенно ясно, что основаниями такой договоренности должны были явиться, в первую очередь, согласование оперативных целей и установление взаимного понимания в способах их достижения. Однако, этого не было. Ген. Ляхов[3] в своих требованиях не считался

---

[1] Бывший минный заградитель, превращенный в транспорт.

[2] В одной из первых директив главковерха Черноморскому флоту после начала войны говорилось: «Подтверждаю главную цель: всеми мерами предупреждать и воспрепятствовать десанту противника вообще, а в районе Одессы в особенности». Последнее направление и считалось адм. Эбергардом наиболее вероятным и наиболее опасным. Д. № 7011.

[3] С декабря 1914 г. начальник Приморского отряда и комендант крепости Батума.

с задачами, лежащими на флоте, и, придавая своему району первенствующее значение, требовал более того, что считало возможным дать морское командование. С другой стороны, флот, обладая ограниченным числом крейсеров и миноносцев для наличных задач, считал опасения начальника приморского фронта преувеличенными и находил, что задача недопущения десантов в район Батума решается блокадой флотом западной части Анатолийского побережья.

Когда непосредственная опасность Батуму миновала и его гарнизон, усиленный подкреплениями, предпринял операцию наступления на Трапезунд, флот уже пополнился новыми линейными кораблями и нефтяными миноносцами и мог выделить некоторые силы для постоянных совместных действий с армией. Но здесь наступило расхождение обоих командований во взглядах на методы борьбы, о чем будет говориться нами дальше. В разбираемый же начальный период недоразумения возникали, главным образом, из-за вопросов подчиненности и из-за предъявления к кораблям требований, которых они не имели возможности выполнить. Способствовали этому и личный характер Ляхова и общее незнакомство сухопутных начальников с элементами кораблей и их тактическими возможностями. Так, например, нередки были случаи требования о срочном выходе в операцию кораблей, только что вернувшихся с моря и не успевших еще принять запасы топлива или требовавших выщелачивания котлов. Опоздания, вызванные такими приемками, влекли за собой приказы с выговорами и предупреждения о предании, в случае повторения, суду. Приткновения корабля к отмелям, обычное явление при плавании в прибрежных водах при необходимости близко подходить к берегам для обстрела, также вызывали упреки и выговоры. Еще более недоразумений порождали поручения выполнить ту или иную операцию в условиях штормовой погоды, когда качка лишала миноносцы и другие корабли возможности пользоваться своей артиллерией. Такие явления, проистекавшие из-за незнакомства сухопутного командования с условиями морских операций, вызывали взаимное недоверие и отсутствие единства в действиях, требуя вмешательства высших инстанций.

Попытки морского командования внести ясность во взаимоотношения не приводили к результатам. Для командования тем более было трудно судить об обстановке, что сведений о ней поступало очень мало и комендант крепости не сообщал командованию своих намерений. Невозможность иметь суждения, какие задачи и при какой обстановке должны разрешить батумские корабли, уже неоднократно вызывала запросы командования.

Еще в начале декабря оперативный отдел штаба флота телеграфировал в Батум, что

> «за последнее время поступает очень мало известий из Батума, между тем флот может помочь крепости, только зная все своевременно».

Повидимому, ген. Ляхов находил это вмешательством в его сферу действий, потому что вслед за этим командующий флотом счел нужным определить взаимоотношения, послав ему телеграмму:

> «В начале войны было установлено, что я даю в распоряжение коменданта крепости некоторую часть сил флота при условии, что комендант крепости подчинен мне во всем, что касается действий на море, поэтому ожидаю ежедневно вечером телеграммы мне о действиях на море и о движениях наших и неприятельских кораблей. Кроме того, желая всячески содействовать успешной обороне крепости, прошу периодически извещать меня об общем положении телеграммами, так как только своевременное осведомление позволит мне во-время помочь крепости, до которой дойти требуется около сорока часов».

ГЛАВА VI

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ФЛОТА И ПРИМОРСКОГО ОТРЯДА В ПЕРВЫЙ ПЕРИОД

ОБСТАНОВКА В ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ПОСЛЕ НАЧАЛА ВОЙНЫ

Операции на приморском направлении, носившие вначале характер пограничных стычек, вскоре приняли для Батума угрожающий характер.

Подтянув к ноябрю к району Хопы достаточные силы, турки 16 ноября несколькими группами перешли в наступление по направлению к границе. Из них правая группа атаковала Артвин, а три остальные, выдвинув заслон против отряда, занимавшего Лиман в количестве около 1 000 чел., двинулись через границу по трем почти параллельным ущельям, угрожая занять коммуникационную линию Артвин—Борчха—Марадиды и зайти в тыл Батуму. Получив об этом сведения, комендант Батумской крепости бросил сюда почти все наличные силы. Последним удалось парализовать движение турецких групп и даже частью перейти в наступление, когда неожиданно отряды подверглись ночному нападению с тыла и флангов восставших аджарцев. Удар был настолько неожидан и произведен в такой благоприятной для противника горной местности, что отряды быстро смешались, потеряли ориентировку и вскоре, поддавшись панике, в беспорядке отступили назад. Растерявшееся командование, преувеличив результаты успехов неприятеля и опасаясь уже за Батум, отозвало все наличные силы от Артвина до Лимана и сосредоточило их в крепости, чем позволило туркам занять Артвин, Борчху, а со стороны приморского фронта—все

передовые посты: Лиман, Макриал, Сарп и Гонне и почти вплотную подойти к реке Чорох. Таким образом, в течение двух суток, с 16 по 18 ноября, был утрачен весь прибрежный район, представлявший плацдарм крепости до границы.

Для восстановления положения был предпринят после усиления гарнизона крепости подкреплениями ряд операций, во время которых корабли Батумского отряда поддерживали наступление обстрелом постов и позиций, перевозили небольшие отряды разведчиков и уничтожали каботаж в районе Хопы.

Несогласованность действий различных отрядов вынудила кавказское командование, после двукратной смены комендантов крепости, значительно усилить силы гарнизона и дать новому коменданту, ген. Ляхову, категорическое приказание отбросить турок за пределы Чорохского района и, перейдя на неприятельскую территорию, стремиться оттеснить противника как можно дальше от Батума.

Однако, для уверенного наступления по побережью прежде всего требовалась постоянная поддержка флота; наличные корабли Батумского отряда, представляя собой примитивно вооруженные транспорты, могли оказывать лишь поддержку в непосредственной близости крепости, требовали своего действительного прикрытия и во всяком случае не годились для осуществления тех замыслов, которые питало сухопутное командование, начав систематическую операцию наступления в приморском направлении.

По мере того как войска восстанавливали утраченное положение и продвигались вперед, кораблям Батумского отряда стали даваться задания, явно не отвечающие их силе и возможностям. Предвидеть на первых порах, во что выльется начатая Ляховым операция, было трудно. Пока она носила характер «вылазки» гарнизона, не выходившей за пределы Чороха, наличные корабли могли с некоторым успехом выполнять отдельные задачи, но с того момента, когда успехи кавказского фронта на сарыкамышском и ольтинском направлениях потребовали развития операций и на приморском, обстановка требовала введения в действие боевых кораблей, способных к несению

постоянной службы в любых условиях погоды—и в первую очередь миноносцев.

На просьбы усилить боевые средства отряда морское командование, занятое в этот период борьбой на главных направлениях, могло обещать лишь периодическую посылку миноносцев для обхода берегов Лазистана. Поэтому, в целях усиления своих боевых средств, начальник Батумского отряда должен был прибегнуть к импровизированному увеличению боевых средств путем вооружения транспортов и пароходов, оказавшихся в Батуме в момент объявления войны.

Из них в первую очередь были вооружены артиллерией транспорт *Буг*, пароход *Принцип*, катера лоцмейстерской службы и заградитель *Дыхтау*, на который были поставлены снятые с крепости мортиры для производства перекидного огня по отдаленным от берега неприятельским позициям, закрытым для прицельного огня с моря складками местности.

С этими средствами и выполнялись боевые поручения в начальный период операций на побережье Лазистана, вылившихся впоследствии в совместную операцию армии и флота для овладения Трапезундом.

Бомбардировки *Бреслау* Поти и *Гебеном* Батума показали, что неприятель уделяет значительное внимание этому району и что можно ожидать его посещений и в дальнейшем. С целью усилить оборону подступов, 14 ноября заградителем *Дыхтау* перед Батумом и Поти было поставлено добавочное минное заграждение из числа присланных в октябре 100 мин. Начавшееся в последних числах ноября наступление отрядов гарнизона по побережью вскоре убедило начальника отряда, что для оказания существенной помощи войскам необходима помощь более мореходных и приспособленных для несения боевой службы кораблей. Представив свои соображения командованию флотом, начальник отряда просил о присылке хотя бы двух-трех миноносцев.

УСИЛЕНИЕ БАТУМСКОГО ОТРЯДА КОРАБЛЕЙ

Учитывая трудности прибрежной службы для неприспособленных транспортов, командующий флотом в конце

октября выделил сюда миноносец *Жаркий*, обещая затем дать еще один или два.

Присутствие миноносцев существенно меняло обстановку борьбы. Они позволяли иметь широкое наблюдение за побережьем, могли быстро выполнять боевые поручения и обладали мореходными качествами, чего нехватало транспортам.

В первые же дни наступления батумского гарнизона в районе кордона Сарп[1] миноносец *Жаркий* оказал своим огнем существенную поддержку наступлению частей правого фланга. Последние продвинулись и заняли несколько постов, подойдя к деревне Макриал. Действия велись исключительно по побережью и носили характер стычек, причем турки старались задержаться в складках местности. По всем признакам их расчет велся, главным образом, на развитие восстания аджарских племен, из которых формировались иррегулярные батальоны.

С прибытием подкрепления из состава туркестанских войск наступление приняло более настойчивый характер, и это в значительной степени устранило угрозу Батуму. К 28 декабря, под влиянием успокоения горцев, командование крепостью получило возможность снять значительную часть войск, бывших на охране железной дороги на Тифлис, и тем усилить наступающий отряд.

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОРАБЛЕЙ В КАМПАНИЮ 1914 и 1915 гг.

Большая часть этого времени была использована для наступления, причем миноносец *Жаркий* ежедневно выходил для обстрела неприятельских позиций. Отсутствие у войск горной артиллерии сильно сказывалось на продвижениях в тех районах, где Лазистанское береговое плато расширялось и турки могли распространять свой фронт вглубь от моря. Пользуясь артиллерией кораблей для борьбы на береговом фланге, отряд сильно задерживался из-за необходимости выбивать противника из позиций, скрытых в складках местности. Здесь в значительной мере оказывал помощь мортирный огонь *Дыхтау*, предусмо-

[1] Кордонами назывались посты пограничной стражи.

трительно приспособленного для этого вида перекидной стрельбы через прибрежные отроги.

Хотя при неналаженности корректировки и примитивной наводке в условиях постоянной качки результаты мортирного огня не могли приносить ожидавшегося эффекта, но, по общему отзыву сухопутных частей, огонь мортир оказывал на турок сильное впечатление.

Деятельность кораблей Батумского отряда, бывшая столь очевидной причиной успешного продвижения русских вдоль берега, не могла не вызвать тревоги среди турок. Беспрепятственное регулярное появление русских кораблей, дававших решительный перевес наступлению в местности, самой природой приспособленной для целей обороны, должно было неминуемо вызвать стремление оказать противодействие с моря, со стороны крейсеров неприятеля.

6 декабря, в скором времени по прибытии в Батум второго миноносца *Живой*, наблюдательные посты известили о появлении с моря неприятельского судна, шедшего по направлению на Батум. Посланный на разведку *Жаркий* определил в неприятеле *Бреслау*, который, держась вне обстрела новых 254-*мм* пушек крепости, направился к Лиману, занятому накануне русскими войсками.

Получив извещение о появлении *Бреслау*, отряд, занявший Лиман и расположенный слишком открыто с моря, отступил в одну из долин на старые позиции. Оставленный Лиман был немедленно занят турками. Не будучи осведомлен о факте его занятия, *Бреслау* энергично обстрелял Лиман и тем вынудил турок немедленно отступить. Эта ошибка, повидимому, расстроила все расчеты турецкого командования, которое подготовляло к моменту прихода крейсера наступление, рассчитывая, что вынужденное бездействие батумских кораблей лишит русские части главной поддержки. Во всяком случае, приход *Бреслау* в значительной степени оживил деятельность турок на приморском направлении, что сказалось прежде всего в усилении местного каботажа, имевшего задачей подвоз к фронту подкреплений и снабжения из Трапезунда.

Ввиду того что на всем протяжении района от границы и до Архаве не имелось никаких дорог, кроме вьючных,

море оставалось единственным путем подвоза для турок, стремившихся пользоваться каждым случаем, когда корабли Батумского отряда почему-либо не имели возможности действовать. Сухопутное командование с особенной нервностью реагировало на этот каботаж, требуя его прекращения от начальника отряда путем организации постоянной блокадной службы района Архаве—Хопа—Макриал, что явно было не под силу вооруженным транспортам и вызывало ряд недоразумений, упомянутых нами выше.

С прибытием миноносцев, число которых было впоследствии доведено до четырех, блокадная служба приняла регулярный характер, и деятельнсть турецкого каботажа была сведена до минимума.

Здесь с особенной ясностью выступило все значение боевых кораблей для прибрежных операций. Наличные миноносцы, одновременно с систематическим обходом побережья, выполняли самые разнообразные поручения, производя разведку, обстреливая фронт и тыл противника, прикрывая высадки небольших партий разведчиков, поддерживая наступление и т. п. Время от времени для выполнения отдельных операций более серьезного значения флот выделял сюда дополнительные миноносцы из числа несших блокаду Угольного района.

К концу весны 1915 г. Приморский отряд, отбросив турок из пограничной полосы, вскоре занял весь район до Хопы, устранив, таким образом, опасность для Батума. Однако, особенности горного театра не позволяли продолжать наступление впредь до получения подкреплений. Без этого усиления войск дальнейшее наступление незначительных сил отряда было тем более рискованно, что, по мере отдаления его от Батума, для неприятеля создавалась возможность ударов в тыл через многочисленные горные проходы. Поэтому требовалось или прикрывать эти проходы войсковыми заслонами, на что надо было выделять большие силы, или выжидать, когда смежные отряды кавказских войск, действовавшие на артвинском и ольтинском направлениях, не очистят своих районов от турок и не выравняют фронта.

Таким образом, дальнейшее продвижение Приморского отряда зависело от успеха операций на остальных участках

кавказского фронта, и это определяло пока его текущую задачу—удерживать достигнутое положение, имея главной целью не допустить противника к повторению удара на Батум.

Такое положение продолжалось в течение всего 1915 г., к концу которого, в связи с развитием наступления кавказской армии на Эрзерум, Приморский отряд получил приказание начать дальнейшее наступление по побережью. В первую очередь объектами наступления являлись Архаве и Вице, что, одновременно с усилением Приморского отряда новыми частями, потребовало и присылку сюда, в дополнение к миноносцам, на постоянное пребывание уже более крупных боевых кораблей—канонерских лодок, а затем и линейного корабля.

ГЛАВА VII

ОПЕРАЦИЯ У АРХАВЕ—ВИЦЕ

КАМПАНИЯ 1916 Г.[1] И ЗАДАЧИ АРМИИ

30 января 1916 г. для совместных действий с Приморским отрядом в распоряжение ген. Ляхова были отправлены в Батум линейный корабль *Ростислав*, канонерская лодка *Кубанец*, миноносцы *Лейт. Пущин* и *Живой*. Суда эти вместе с находившимися в Батуме ранее канонерской лодкой *Донец*[2] и миноносцами *Строгий* и *Стремительный* образовали Батумский отряд. Начальником отряда был назначен командир Батумского военного порта кап. 1-го ранга Римский-Корсаков.

К этому времени фронт Приморского отряда продвинулся до р. Архаве, причем дальнейшее продвижение войск сильно затруднялось самой местностью, благоприятствовавшей туркам, получившим здесь возможность создать трудно преодолимые препятствия для наступления.

Попытки продвинуться легко отбивались неприятелем, хорошо укрепившимся на левом берегу р. Архаве; предпринять какое-либо обходное движение не позволяла местность. Это привело ген. Ляхова к решению прибегнуть к помощи флота.

Штормовые погоды за время с 29 января по 4 февраля прекратили всякое сообщение отряда с Батумом, почему с первыми же признаками улучшения погоды восстано-

---

[1] Приложение 3.

[2] После своего потопления в Одессе эта лодка была поднята, отремонтирована и введена в строй.

вился усиленный подвоз боевого снаряжения и провианта на позиции, с целью обеспечить войскам возможность продолжительного наступления. Когда выяснилось, что снабжение войск боезапасами обеспечено, начальник Приморского отряда назначил на 5 февраля атаку укрепленных турецких позиций у р. Архаве войсками отряда, при содействии всех кораблей Батумского отряда.

Задачи флота

Задача флота заключалась в том, чтобы, расположившись на фланге турецких позиций, привести к молчанию две береговые турецкие батареи, обстрелять продольным огнем неприятельские позиции и склоны гор, уничтожить оборонительные сооружения и в дальнейшем поддерживать наступление войск отряда, обстреливая различные цели по указаниям с берега.

С целью ознакомления с обстановкой и выяснения отдельных деталей, все командиры кораблей были собраны накануне назначенного для операции дня у ген. Ляхова, который, изложив задачи, установил общий порядок действий, объяснил свои намерения и предполагаемый ход операций. Всем командирам были вручены сухопутные карты, где схематически были обозначены неприятельские позиции и цели, которые требовалось обстрелять.

Совершенно понятно, что успешность поддержки наступления корабельным огнем зависела, главным образом, от налаженности и прочности связи с берегом и уверенной корректировки стрельбы. Для этой цели от флота, на ближайшей к морю горе, позволяющей видеть значительное пространство береговых позиций, была выставлена сигнальная мачта, даны сигнальные флаги, конусы, цилиндры и прочий сигнальный инвентарь. Для обслуживания поста с судов были даны два морских офицера и сигнальщики. Одновременно в распоряжение начальника берегового боевого участка были посланы с кораблей сигнальщики для семафорной передачи.

Вместе с тем для правильной ориентировки командиров кораблей, в целях предупреждения возможных недоразумений и точного указания расположения неприятельских

батарей, окопов и других целей, на *Ростислав* и обе канонерские лодки было назначено по офицеру сухопутной артиллерии, которые были хорошо знакомы с расположением неприятельских позиций.

Таким образом, был принят ряд мер к созданию связи и исключению возможных ошибок и недоразумений. По получении указаний ген. Ляхова начальник отряда, совместно с командирами кораблей, обсудил и наметил морскую часть операции. Ввиду того что операция должна была начаться в 8 час. утра 5 февраля бомбардировкой неприятельских позиций, отряд в составе *Ростислава*, *Кубанца*, *Донца*, *Живого*, *Стремительного* и *Лейт. Пущина*, ночью на 5 февраля вышел по назначению. Миноносец *Строгий*, находившийся в эту ночь в крейсерстве у неприятельских берегов, должен был присоединиться позже. На *Ростиславе* же вышел и ген. Ляхов.

ВЫПОЛНЕНИЕ ОПЕРАЦИИ

С подходом около 8 час. утра к устью р. Архаве, два из 3 миноносцев завели трал перед *Ростиславом*, который стал приближаться к берегу для занятия намеченного по диспозиции места. С приближением к берегу корабли были обстреляны турецкой батареей № 1 (черт. 7), снаряды которой, имея недолеты и перелеты, ложились вблизи линейного корабля. Это заставило *Ростислава* несколько отойти, причем, ввиду того что батарея себя обнаружила, его командир мог выбрать наиболее удобное место для пристрелки по ней.

Остальные корабли также заняли намеченные диспозицией места, причем *Донец* и *Кубанец* расположились между *Ростиславом* и берегом, миноносцы *Лейт. Пущин* и *Живой* вступили в дозор, миноносец *Стремительный* получил назначение быть репетичным кораблем для наблюдательного поста. Подошедший к отряду миноносец *Строгий* был отправлен в район Вице—Атина для наблюдения за тылом неприятеля и, главным образом, для обстрела прибрежных дорог в случае, если бы турки, пользуясь этими единственными в данной местности путями сообщения, стали подтягивать подкрепления.

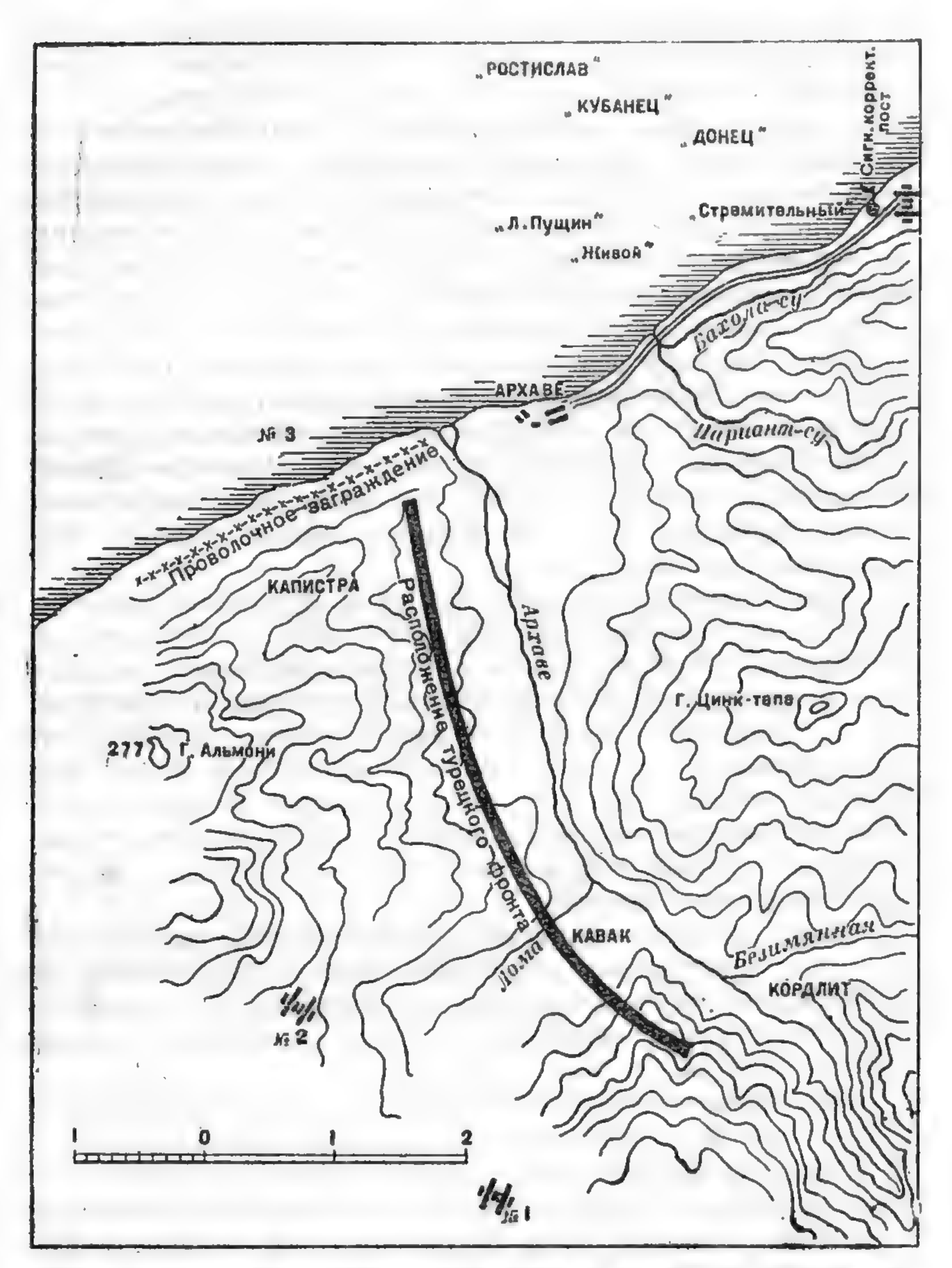
Заняв позицию, *Ростислав*, пользуясь указаниями наблюдательного поста, корректировавшего огонь, открыл стрельбу по батарее № 1. Благодаря тому что корабль уже видел эту батарею, вскоре было достигнуто несколько удачных попаданий подряд, и батарея была приведена к молчанию. После этого огонь был перенесен на батарею № 2. Хотя стрельба по ней была более затруднительна, но через некоторое время с сигнальной мачты было сообщено о нескольких ее накрытиях, и тогда, по указанию с берега, огонь был перенесен на неприятельские окопы по всему склону гор, занятых неприятелем. При этом *Ростиславу* было поручено пристреляться к дальним от берега окопам, для обстрела же ближайших к морю позиций были отозваны из дозора *Лейт. Пущин* и *Живой*, а также и *Стремительный*, которые, расположившись между лодками и берегом, открыли живой огонь по назначенным им секторам.

Эффект огня *Ростислава*, который стрелял преимущественно 152-*мм* бомбами, изредка вводя по наиболее защищенным пунктам 254-*мм* орудия, производил сильное впечатление на неприятеля, который, попадая под обстрел, быстро покидал позиции. Вскоре после того как *Ростислав* пристрелялся к дальним окопам, с сигнальной мачты был передан сигнал: «всем кораблям открыть беглый огонь», по которому был открыт самый оживленный огонь по позициям неприятеля и местам, где можно было ожидать присутствия его частей.

Однако, довести обстрел до решительных результатов по всему доступному для корабельного огня фронту не удалось, так как его пришлось прекратить из-за преждевременного начала наступления войск ближайшего к морю боевого участка.

В своем донесении начальник отряда кораблей говорит:

> «К сожалению эту фазу атаки, когда она достигла своего высшего напряжения, не удалось протянуть так долго, как я того хотел, ибо вскоре (минут через 25 после начала беглого огня) миноносец *Лейт. Пущин* принял от начальника ближайшего к морю боевого участка семафор, что он идет в атаку и просит прекратить огонь. Начальник 4-го дивизиона, приняв этот семафор, поднял условный сигнал «ФФ», что



Черт. 7. Схема расположения кораблей во время совместной операции с войсками Приморского отряда у Архаве 5 февраля 1916 г.

означало полное прекращение огня всеми кораблями и переход войск в наступление, и, имея его поднятым, пошел по всей линии кораблей к *Ростиславу*».

Хотя на *Ростиславе* был тотчас же замечен поднятый начальником 4-го дивизиона сигнал, но так как на сигнальной береговой мачте этот сигнал поднят не был, а продолжал висеть сигнал о стрельбе по цели № 3 (по окопам), то, предвидя, что тут происходит какое-то недоразумение, командир приказал не отвечать на сигнал с *Лейт. Пущина* и не поднимать «ФФ», выждав приближения миноносца.

Когда миноносец подошел и передал по мегафону о принятом семафоре от полк. Литвинова (начальника берегового участка), не оставалось сделать ничего другого, как поднять сигнал «Х»[1]. Ген Ляхов перешел тогда на миноносец *Стремительный* и съехал на берег.

Не успел миноносец дойти до берега, как с сигнальной мачты был передан семафор продолжать огонь по цели № 3, но восстановить беглый огонь со всех кораблей уже не было возможности, так как частью войска перешли уже в наступление, заняли некоторые окопы и не было никакой возможности различать с моря, по каким участкам неприятельской позиции можно еще стрелять.

Все это недоразумение произошло, повидимому, потому, что начальник ближайшего к морю боевого участка перешел в наступление немного преждевременно, не выждав еще 15 или 20 мин., дабы продлить обстрел и всех других боевых участков, и, имея сигнальщиков, передал семафор о прекращении огня, между тем как сигнальная мачта, откуда шло общее управление огнем, видимо, не предполагала еще прекращать общий огонь всех судов.

Хотя, как выяснилось позже, преждевременное прекращение артиллерийской подготовки к атаке не сыграло большой роли, но случай прекращения общего огня кораблей частным начальником показал определенную недоговоренность. В частности, нельзя не указать, что, поскольку пребывание на *Ростиславе* ответственного руководителя операции, каковым являлся Ляхов, было уместно в пер-

---

[1] Прекратить огонь.

вой фазе боя, постольку же с момента открытия общего огня ему надлежало принять руководство операцией на берегу.

Это надо было иметь в виду, тем более что и в предыдущих операциях с флотом быстрые результаты обстрела участков, прилегающих к морю, неоднократно вызывали в начальниках береговых участков стремление перехода в наступление до конца общей подготовки. Вполне понятный порыв требовал сдерживания, так как он, не согласованный с действиями частей на более отдаленных от берега участках, где продвижение было всегда труднее, мог привести к срыву достигнутых успехов.

Способность турок к быстрому созданию окопов и искусство, с которым они умели их маскировать, в сильной степени затрудняли пристрелку для кораблей, особенно на больших дистанциях от берега, почему требовалась особенная внимательность к выбору момента перехода в наступление всем фронтом. Вместе с тем, особенности местности не всегда позволяли флоту быстро найти ключ позиции и потому часто, несмотря на сбитый фланг, державшийся еще центр не позволял начинать атаку в лоб без достижения и здесь решительных результатов артиллерийской подготовки.

В данном случае ген. Ляхов, имея возможность убедиться в том, что требования берега будут флотом исполнены, должен был предвидеть возможность недоразумения и взять управление в свои руки к моменту общей атаки.

Результаты первого дня операции

К 16 час. операция была приостановлена. Некоторые части войск, заняв неприятельские позиции, спешно закреплялись на них, причем *Ростислав*, по указаниям сигнальной мачты, продолжал обстреливать отдельные пункты, где держались еще турки.

В течение дня большими кораблями было израсходовано следующее количество снарядов:

Линейный корабль *Ростислав*

254-*мм* бомб	94
152-*мм* »	303
75-*мм* гранат	29

К а н о н е р с к а я л о д к а *Кубанец*

152-*мм* бомб		68
120-*мм* »		21

К а н о н е р с к а я л о д к а *Донец*

152-*мм* бомб		17
120-*мм* »		26

Лодки и миноносцы были отправлены в Батум, *Ростислав* с заходом солнца удалился на ночь в море. Для крейсерства у неприятельских берегов был оставлен *Стремительный*.

Из действий отдельных кораблей за этот день нужно указать, что *Строгий*, находясь в районе Ризе и Атины, разрушил огнем дом с телеграфной станцией, а несколько далее, увидев линию телеграфа, отправил на имевшейся у него фелюге партию разведчиков (из местных армян), которые уничтожили несколько столбов и сорвали провода. Фелюга была обстреляна, но потерь не имела.

По соглашению с начальником Приморского отряда было решено с утра следующего дня продолжить операцию у Архаве, оставив в общих чертах ту же диспозицию и те же задания флоту.

Возобновление операции

6 февраля, к 8 час., для продолжения операции к Архаве подошли: линейный корабль *Ростислав* и миноносцы, а несколько позже—обе канонерские лодки.

В с л е д за линейным кораблем *Ростислав* к 8 час. 30 м. все корабли заняли места по прежней диспозиции, причем миноносец *Живой* был выдвинут в море в качестве дозорного судна на 30 миль, миноносцы *Стремительный* и *Лейт. Пущин* остались вместо него для охраны корабля, так как выяснилось, что нужды в репетичном корабле нет. *Строгий* был послан снова для наблюдения за дорогами в районе Сумли, Вице, Атина.

По указаниям сигнальной мачты линейный корабль *Ростислав* начал обстрел турецких позиций, обстреляв

окопы, батарею № 2, которая сделала снова несколько выстрелов, высоту 277 и хребет, идущий от этой высоты. С кораблей было ясно видно, как после обстрела ими высоты 277 войска двинулись на нее и вскоре овладели ею, по-видимому, без сопротивления. По донесению и отзывам наблюдателей, *Ростислав* стрелял превосходно (турецкая батарея, находившаяся на высокой и удаленной от моря горе, была сбита 20 выстрелами). Огнем кораблей сильно укрепленные неприятельские позиции с многоярусными окопами были разбиты и разрушены, склоны гор изрыты снарядами, и наступление войск произошло при незначительных потерях. Когда результаты корабельного огня обозначились с достаточной ясностью и войска перешли в наступление, сигнальная мачта передала приказание ген. Ляхова: «Обстрелять район Сумли, Вице», куда были посланы канонерская лодка *Кубанец* и миноносец *Строгий*. Обстреляв район Сумли и выпустив несколько снарядов по ущелью Сумли, *Кубанец* прошел до Вице, обстреливая здания, причем в некоторых из них произошли отдельные взрывы, а часть зданий загорелась; миноносец *Строгий* также обстреливал Вице. На пути к нему *Строгий*, осматривая дороги вдоль берега, у мыса Кеммер, подойдя внезапно к долине Буюк-Дере, обнаружил на дороге неприятельскую колонну численностью около 200 чел. Миноносец тотчас открыл огонь с дистанции около 12 кабельтовых, причем первый же снаряд разорвался в середине колонны; все люди тотчас же разбежались, прячась в кустах по краям долины; на открытом месте осталось много трупов. Обстреляв кусты, миноносец продолжал идти на запад. Далее миноносец обстрелял еще одну группу в 30 вооруженных людей.

К заходу солнца все корабли вернулись в Батум (в том числе и линейный корабль *Ростислав*). *Строгий* был оставлен на ночь для крейсерства у неприятельских берегов.

В течение дня большими судами израсходовано было следующее количество снарядов:

Линейный корабль *Ростислав*

152-*мм* бомб	85
75-*мм* гранат	344

Канонерская лодка *Кубанец*

152-*мм* бомб	114
120-*мм* »	73

7 февраля, в 10-м часу, отряд, в составе линейного корабля *Ростислав*, канонерской лодки *Кубанец* и миноносцев, снова подошел к Архаве. Канонерская лодка *Кубанец* и миноносец *Строгий* были посланы для осмотра и обстрела района Вице, Атина. По приказанию, переданному с сигнального поста, *Ростислав* направился к Вице для обстрела долины и склонов гор, так как турки отступали туда. Миноносцы *Лейт. Пущин* и *Стремительный* были оставлены для охраны кораблей, миноносец *Живой* был выдвинут для несения дозора в море на 15 миль. Обстреляв ущелья и склоны гор у Вице, *Ростислав* с миноносцем *Стремительный* направился в Батум. Для наблюдения у Вице были оставлены миноносцы *Лейт. Пущин* и *Живой*. Канонерская лодка *Кубанец*, дойдя до Атины и обстреляв местность около нее, повернула обратно и вместе с миноносцем *Строгий* пришла в Батум к заходу солнца. На ночь у неприятельских берегов был оставлен *Живой*.

В течение дня большие суда израсходовали:

Линейный корабль *Ростислав*

152-*мм* бомб	19
75-*мм* гранат	31

Канонерская лодка *Кубанец*

152-*мм* бомб	96
120-*мм* »	38

Результаты операции

На этом операция у р. Архаве была закончена. 8 февраля передовые части войск продвинулись до Вице, где турки окопались и задержались. Таким образом, в течение трех дней, 5, 6 и 7 февраля, неприятель при содействии флота был не только выбит из сильно укрепленных позиций с многоярусными окопами и галлереями, но и отброшен к следующей долине на два десятка километров. Артил-

лерийский огонь кораблей, и главным образом, конечно, линейного корабля *Ростислав*, имел существенно важное значение для решения всей операции.

8 и 9 февраля у линии фронта около Вице держались два миноносца, которые, войдя в тесную связь с войсками, поддерживали их артиллерийским огнем, обстреливая неприятельские позиции и снабжая ружейными патронами, пулеметными лентами и консервами из своих запасов, так как связь этого отряда с тылом еще не была организована.

По показанию пленных и подсчету оставленных трупов, турки за операцию у Архаве потеряли убитыми до 500 чел.; потери Приморского отряда убитыми и ранеными—160 чел. На кораблях никаких потерь и повреждений не было.

ОПЕРАЦИЯ У ВИЦЕ

С занятием Архаве и продвижением фронта к Вице, в операциях флота произошел естественный перерыв с 7 по 14 февраля. Войска отряда, продвинувшись до р. Абу-Вице-Дереси, закреплялись на ее правом берегу. Позиция, занятая турками по ту сторону реки, давала им преимущества в смысле своего расположения. Она позволяла держать под огнем все течение реки, так что наступление в лоб грозило потерями при переходе реки, имевшей ограниченное число бродов.

Не желая давать туркам возможности укрепиться, ген. Ляхов решил, дав войскам некоторое время для отдыха, перейти в наступление, как только будет произведена необходимая рекогносцировка.

Пользуясь перерывом, корабли Батумского отряда пополняли запасы и перебирали механизмы. Одновременно корабельными средствами была изготовлена из различных запасных частей корабельных радиостанций отряда малая радиостанция, предназначавшаяся заменить сигнальную мачту и семафор для более уверенного поддержания связи отряда с берегом. Будучи приспособлена под вьюк, станция эта, помимо быстроты передачи, могла следовать за войсками при их передвижениях и, таким образом, быть в постоянной и непосредственной связи с командованием

в течение всей операции. Эти удобства не замедлили сказаться на всем ходе операции 15 февраля.

12 февраля ген. Ляхов уведомил начальника Батумского отряда, что 14 февраля им намечено продолжение наступления, причем кораблям была дана та же задача обстреливать позиции неприятеля по указаниям с берега. В целях удара по правому флангу неприятеля, удаленному от моря и в большей части недоступному для огня кораблей, было решено направить в его обход специальную колонну, которая должна была выполнить свою задачу к моменту, когда левый фланг, под влиянием обстрела кораблей и удара с фронта, придет в колебание и начнет отступать.

На этот раз обстановка на фронте не позволяла произвести точного изучения расположения батарей и позиций неприятеля, и Ляхов мог дать на отряд лишь ориентировочные кроки неприятельских позиций. По той же причине, вместе с тем, отпала целесообразность и надобность иметь на кораблях сухопутных офицеров для указания береговых целей. Было условлено, что командование будет держать корабли в постоянном осведомлении относительно пунктов и времени обстрела.

Задачи флота

По обсуждении поставленной задачи на совещании командиров начальник отряда объявил следующую диспозицию:

«14 февраля предполагается обстрелять огнем кораблей турецкие позиции у Вице; начало обстрела в 9-м часу. Линейный корабль *Ростислав*, приблизившись к берегу, начнет пристрелку по неприятельским позициям, руководствуясь указаниями с берегового наблюдательного пункта. Точно места неприятельских батарей неизвестны, и вообще неприятельская позиция не изучена, почему определенных прицельных точек вперед указано быть не может и их придется нащупывать артиллерийским огнем. Поэтому пристрелка будет вестись исключительно линейным кораблем *Ростислав*, и все сигналы с наблюдательного пункта будут приниматься им.

Вслед за кораблем канонерские лодки *Кубанец* и *Донец* должны занять места между *Ростиславом* и берегом, и, следуя его движению, должны маневрировать так, чтобы не мешать кораблю. Все миноносцы должны будут при этом вступить в дозор для охраны больших судов от подводных лодок, по указанию начальника 4-го дивизиона.

Если до утра 14 февраля не будет получено никаких известий о долженствующем выйти из Севастополя прикрытия, миноносец *Лейт. Пущин* будет выдвинут в море разведочным судном на 25 миль, а все остальные миноносцы останутся для охраны больших судов по указаниям командира миноносца *Строгий*.

Во время пристрелки линейного корабля *Ростислав* с канонерских лодок следует тщательно следить за его стрельбой, чтобы при помощи ее распознать расположение неприятеля и выбрать себе частные цели. Канонерские лодки открывают огонь по неприятельской позиции лишь по приказанию с *Ростислава*.

Когда придет время открыть беглый огонь по неприятельским позициям, будет поднят сигнал «открыть огонь». Огонь этот должен быть направлен тогда по целям, кои будут обнаружены пристрелкой, и по всему вообще склону, занятому неприятелем. Перед этим сигналом миноносцам 4-го дивизиона будет приказано занять место между канонерскими лодками и берегом, дабы принять участие в обстреле неприятельских позиций. Миноносцы 6-го дивизиона остаются в охране судов даже при беглом огне.

Если обнаружится отступление противника, канонерской лодке *Кубанец* будет приказано обстрелять отступающие неприятельские войска в тылу турецкой позиции, согласно данным командиру лодки указаниям.

Для корректировки стрельбы на берегу установлен наблюдательный пункт, на котором будут те же наблюдатели, что и при операции у Архаве. Средства связи пункта с кораблями будут те же, что и раньше, но, кроме того, на пункт будет дан прожектор и, может быть, на нем будет установлена малая радиостанция».

Если операция не будет закончена в течение дня 14 февраля, то, в зависимости от выяснившейся обстановки,

предполагалось либо все корабли направить на ночь в Батум, либо в Батум будут направлены только канонерские лодки и миноносцы, а линейный корабль *Ростислав* удалится на ночь в море; в этом случае он будет встречен миноносцами на следующий день в районе Хопы в 7 час. утра. Миноносец *Строгий* будет оставлен на ночь для крейсерства у неприятельских берегов.

С рассветом 15 февраля все корабли выйдут из Батума, и, соединившись с линейным кораблем *Ростислав* (если он останется на ночь в море), направятся к Вице, и, в зависимости от сведений, полученных о действиях войск на берегу, будут продолжать поддерживать огнем войска, способствуя развитию достигнутых ими успехов.

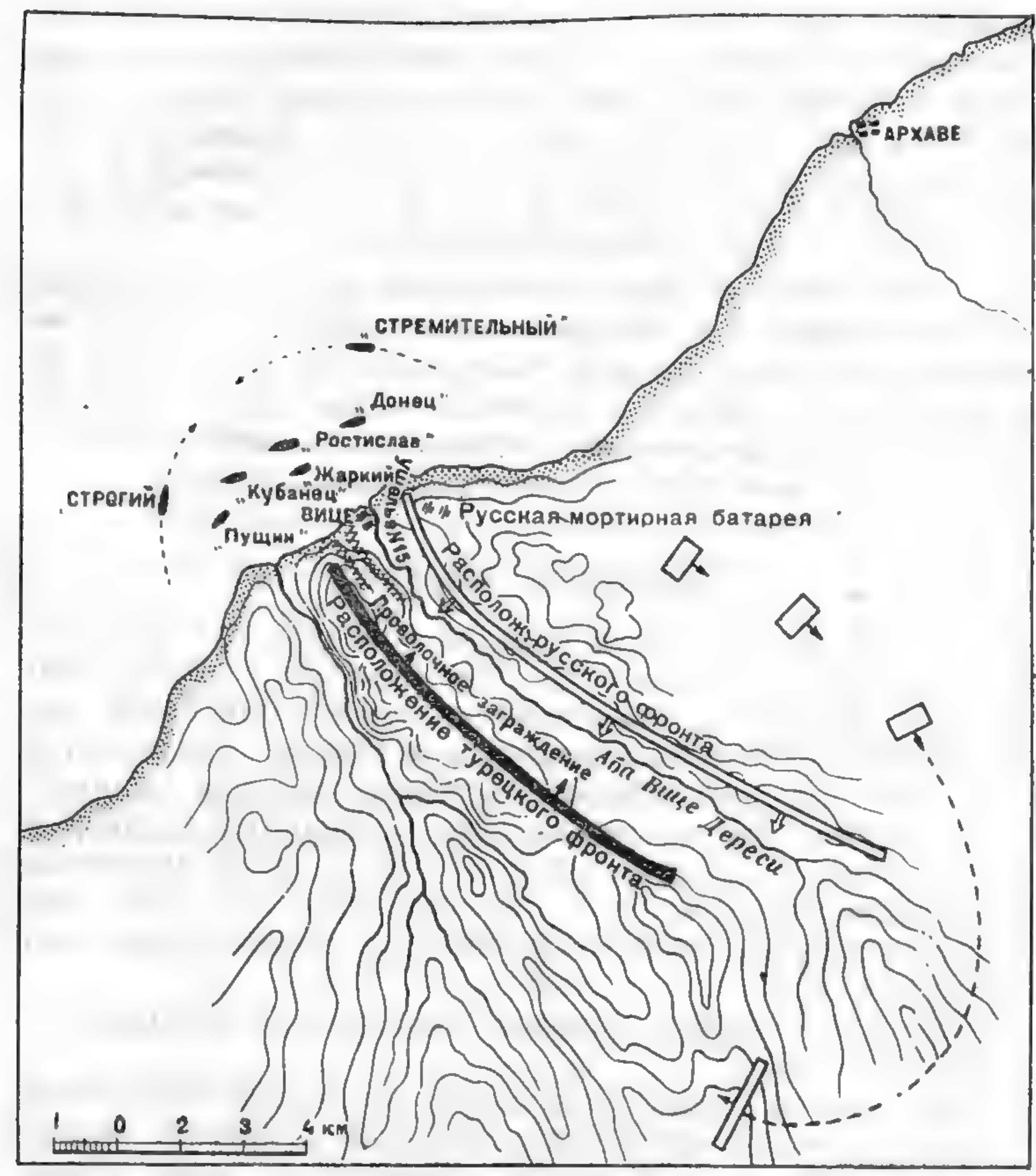
Выполнение операции

Поход 14 февраля не состоялся. Свежий зюд-вест развел настолько крупную волну, что стрельба с лодок и миноносцев сделалась невозможной, почему они были тотчас же после выхода возвращены в Батум. Что касается *Ростислава*, то, несмотря на отсутствие охраны миноносцев, командир все же решил итти в операцию и продолжал движение. Однако, вскоре туман и мгла настолько окутали прибрежные горы и высоты, что стало ясно, что обстрел позиций состояться не может, и корабль вернулся в Батум.

Ночью на 15 февраля погода значительно улучшилась, и зыбь улеглась.

15 февраля в 7 час. утра отряд, в составе *Ростислава* с миноносцами *Лейт. Пущин*, *Жаркий*, *Строгий*, вышел в море. Вслед за ним вышли канонерские лодки *Донец* и *Кубанец* в сопровождении миноносца *Стремительный*.

В начале 10-го часа *Ростислав* с миноносцами подошел к турецким позициям у реки Вице и, предшествуемый тралами, поданными с миноносцев, занял позицию для обстрела. Проведя корабль, миноносцы протралили еще район на NW от корабля и заняли свои места в охране. Через полчаса подошли канонерские лодки и заняли места по диспозиции (черт. 8): *Ростислав*—против р. Абу-Вице,



Черт. 8. Схема расположения кораблей во время совместной операции с войсками Приморского отряда у Вице 15 февраля 1916 г. (1-й день).

канонерские лодки—между ним и берегом, миноносцы—держась на ходу мористее.

Ввиду того что расположение неприятеля по склонам было известно лишь в общих чертах, *Ростислав* начал пристрелку из 152-*мм* орудий по предполагаемому месту неприятельской батареи и замеченным очертаниям окопов,

корректируя свою стрельбу по указаниям с берега, передаваемым по радиотелеграфу. Корректировка стрельбы по радио шла хорошо, без промедлений и недоразумений.

Стрельба по неприятельским позициям у р. Вице была значительно труднее, чем по позициям у р. Архаве, так как позиции неприятеля не были изучены, точное положение батарей не было известно, и их очень трудно было определить с моря, так как весь склон занятых неприятелем гор покрыт лесом, маскировавшим расположение турок.

Командир *Ростислава* в своем донесении за этот день пишет:

> «Стрельбу корабля в этот день описать последовательно нет возможности, так как после методического обстрела хребтов и склонов гор, прилегающих к берегу реки Абу-Вице, огонь, по требованию с берега, переносили — то в глубь долины реки, то по самому берегу, в зависимости от того, где предполагалось присутствие неприятельских батарей. Место корабля приходилось менять, занимая различные позиции в различных расстояниях от берега. Корректировка и передача приказаний, с устройством радиостанции на берегу, несравненно улучшились (прежде семафором и флагами), а главное, ускорился и успех обстрела позиций. Уничтожение батарей в большой мере надо отнести к действию этой станции. В продолжение дня неприятельские батареи, повидимому, боясь открыть свое расположение, не стреляли по *Ростиславу*, но под конец, около 17 час., вероятно, выбитые со своих позиций, приблизились к берегу и открыли огонь по кораблю. Первые выстрелы дали большие перелеты, постепенно уменьшавшиеся, и последний был с очень небольшим, но тоже перелетом и с хорошим направлением, однако, вскоре батарея прекратила стрельбу по кораблю и вообще совсем прекратила огонь; полагаю, что стреляла она, уже покидая свою позицию».

В 11-м часу канонерской лодке *Кубанец* было приказано обстрелять обнаруженные вдоль левого берега реки неприятельские проволочные заграждения, а канонерской лодке *Донец*—замеченные по склону ближайшей горы турецкие окопы; в то же время было приказано открыть огонь по турецким окопам и заграждениям миноносцам *Лейт.*

Пущин и *Жаркий* (*Строгий* и *Стремительный* оставались в охране). Через полчаса, когда все видимые цели были хорошо обстреляны, огонь был ослаблен, и обоим миноносцам 4-го дивизиона было приказано опять вступить в охрану.

Линейный корабль *Ростислав* продолжал стрельбу по корректировке с берега и, получив показание «хорошо», участил огонь; через 10 мин. наблюдательный пункт передал ему сигнал «дробь»; после этого наблюдавшееся до тех пор в долине реки падение снарядов, повидимому, неприятельской горной батареи прекратилось.

В 10-м часу канонерской лодке *Кубанец* было приказано обстрелять ущелье, находившееся непосредственно за селением Вице, что и было выполнено.

В 16-м часу неприятельская батарея, вероятно, только что выехавшая на позицию, открыла огонь по линейному кораблю *Ростислав*. Несколько снарядов дали небольшие перелеты, и батарея прекратила огонь.

Около 17 час. обстрел был прекращен, и отряд вернулся в Батум. Что касается *Ростислава*, то он, продолжив некоторое время огонь, на ночь отошел в море.

За день было израсходовано кораблями:

Линейный корабль *Ростислав*

152-*мм* бомб	207
75-*мм* гранат	234

Канонерская лодка *Кубанец*

152-*мм* бомб	72
120-*мм* »	56
47-*мм* снарядов	330

Канонерская лодка *Донец*

152-*мм* бомб	80
120-*мм* »	79
75-*мм* гранат	155

Результаты действий флота

Несмотря на ряд удачных достижений корабельного огня, наступление отряда в этот день не состоялось. Ген. Ляхов не счел достигнутое достаточным для перехода

в наступление. Приведенная выше выдержка из донесения командира *Ростислава* указывает, что на стрельбе в полной мере сказалось отсутствие сведений о расположении противника, а потому разбросанность огня, которая предопределялась корректировкой с берега, не могла дать убедительных результатов.

Таким образом, сухопутное командование в этот день предприняло как бы «огневую» рекогносцировку для выяснения силы противника и средств его защиты. Подобный метод, вызвавший расход около 900 снарядов, на деле показал несостоятельность такого использования кораблей и неправильность взглядов сухопутного командования на задачи морской силы в борьбе против берега совместно с войсками.

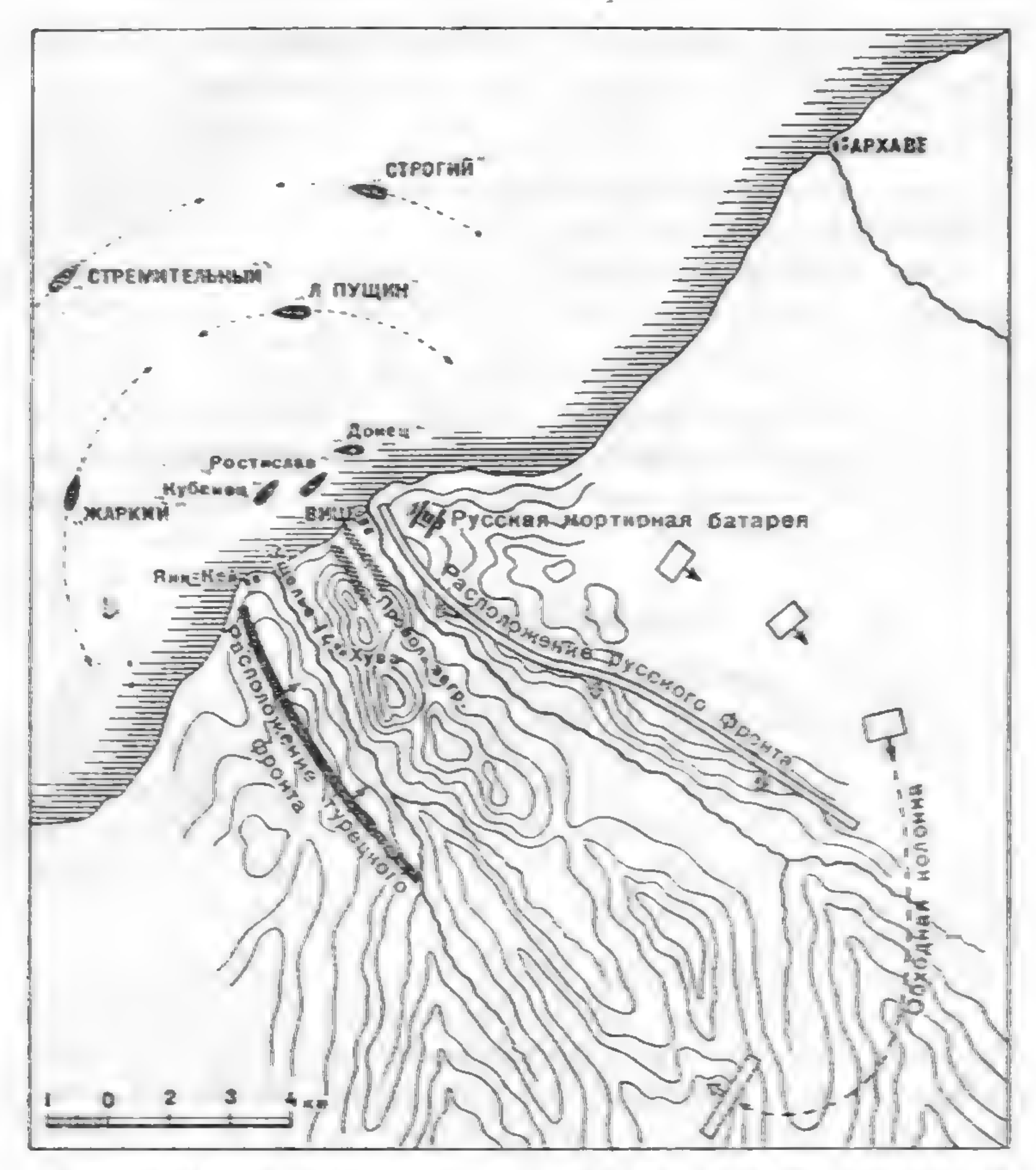
ОПЕРАЦИЯ 16 ФЕВРАЛЯ

Отсутствие комбинированного удара с моря и суши не замедлило сказаться: ночью турки перешли в контрнаступление и потеснили на некоторых участках войска приморского фронта. Это вызвало срочное распоряжение Ляхова прислать корабли для поддержки. С рассветом, дав радио *Ростиславу* итти срочно к Вице, начальник отряда, выслав вперед миноносцы с обеими лодками, полным ходом направился туда же (черт. 9).

Не ожидая миноносцев, *Ростислав* полным ходом направился к р. Абу-Вице, на пути соединясь с миноносцем *Строгий*, который был в крейсерстве у берегов. Ему было приказано итти вперед и выяснить через сигнальный пост, что и где нужно обстрелять. Одновременно пост был запрошен о том же по радио.

В 7 ч. 30 м. *Ростислав* приблизился к позициям, но ни перестрелки, ни движения на берегу замечено не было. На запросы, где и кому нужна помощь, около 8 час. было получено радио:

> «Штаб отряда просит послать миноносцы вдоль берега обстрелять ущелье и приморскую часть берега за хребтом, расположенным на левом берегу Вице: по склонам хребта, обращенного к реке, не стрелять, там наши. Турки отступают за хребтом и в приморском направлении, их тоже обстрелять».



Черт. 9. Схема расположения кораблей во время совместной операции с войсками приморского фронта у Вице 16 февраля 1916 г. (2-й день).

Тотчас же выполнить указанное распоряжение был послан *Строгий*, а когда в 8 ч. 35 м. подошел 4-й дивизион, был направлен туда же еще и *Лейт. Пущин*; *Жаркий* был оставлен в охране. В 9 ч. 10 м., заметив отступающие турецкие войска, *Ростислав* открыл по ним огонь шрапнелью. Вскоре войска отряда перевалили через хребет,

разделяющий долины рек Абу-Вице-Дереси и Вице-су и стали продвигаться по берегу, поддерживаемые огнем *Ростислава*, переводившего свой огонь впереди них. Когда войска остановились, огонь был перенесен по склонам гор на левом берегу реки Вице и по проволочным заграждениям на берегу, туда же направили свой огонь и *Лейт. Пущин* и *Жаркий*, последний, пройдя к берегу, обстрелял здесь заграждения и ряд домов, за которыми задерживались турки.

Вскоре неприятель был выбит со всего склона гор, который он занимал накануне, и отступил на следующий хребет, пытаясь удержаться над соседней долиной. Корректировка стрельбы по этому хребту с берега не была еще организована, так как с прежнего пункта она уже вестись более не могла, а новый пункт еще не был выставлен.

Ростислав вел стрельбу из 152-*мм* и 75-*мм* орудий. Не получая корректировки с берега и не зная в точности, где находятся войска, начальник Батумского отряда послал к берегу миноносец *Лейт. Пущин*, приказав ему войти в связь с начальником ближайшего боевого участка и выяснить, где расположены передовые части. Вернувшись, миноносец передал приказание генерала Ляхова обстрелять селения по реке Вице, что было поручено канонерской лодке *Кубанец*.

В 11 час. был открыт огонь со всех кораблей по склонам ближайшего массива, на которых были замечены турецкие окопы. При переводе огня на новые позиции турок кораблям приходилось самим выбирать места для обстрела, так как указания с берега давались изредка и в общих выражениях, например: «Ген. Ляхов приказал обстрелять берег от Яни-Киой до Хувы» (Яни-Киой—селение на берегу моря у устья реки Вице, а Хува лежала внутри плато по берегу той же реки). Затруднительность обстрела увеличивалась еще и тем, что войска, преследуя турок, остановились и залегли на правом берегу реки, на левом берегу которой были турки. Требовалась очень осторожная и точная стрельба, чтобы снаряды с сильными разрывами не поражали правого берега. Находить неприятельские окопы было тем труднее, что склоны гор были покрыты лесом и кустарником. Вместе с тем обстановка требовала

быстрой ориентировки стрельбы, так как с турецкой стороны шла оживленная пулеметная и ружейная стрельба. Здесь кораблям сильно помог опыт, приобретенный за предыдущие бои, в деле отыскания окопов и уяснения хода борьбы.

Чтобы лучше рассмотреть окопы, зайти им во фланг и помочь войскам пулеметами, *Ростислав* подошел на расстояние 2—3 кабельтовых от берега, откуда тотчас же был открыт по кораблю ружейный огонь. С этой новой его позиции наводчикам стал хорошо виден наиболее сильный турецкий участок окопов, находившийся на склоне крутого холма, откуда все время велся пулеметный и ружейный огонь по войскам, залегшим внизу в долине реки.

Судя по всей картине боя, развернувшегося перед кораблями, этот участок окопов являлся главным препятствием для наступления отряда. Продолжая оставаться под ружейным обстрелом, *Ростислав* открыл энергичный огонь по всему участку из 152-*мм* и 75-*мм* орудий. Однако, несмотря на страшные разрушения и, вероятно, значительную убыль в людях, турки упорно удерживали эту позицию, посылая подкрепления и ведя усиленный огонь. С целью сокрушить эту позицию, *Ростислав* пустил туда четыре 254-*мм* снаряда, которые произвели ошеломляющий эффект, судя по тем разрушениям, которые были видны в оптические приборы. Окопы мгновенно смолкли[1].

С разгромом этой позиции, турки по всему фронту отступили, и корабли, продвигаясь вдоль берега, преследовали отступающих огнем орудий и пулеметов. Так, на одном из открытых участков дороги в дальномер была замечена густая колонна отступающих турок; по ней в течение нескольких минут велся прицельный огонь, заставивший ее рассыпаться в зарослях кустарника.

Упорство, с которым турки стремились задержаться на каждой удобной складке местности, доказывало, что они

---

[1] Уже позже, после занятия позиции, выяснилось, что этот окоп был весьма сильно укреплен, хорошо замаскирован, кроме того, к нему вел по лощине, недостижимой огню с моря, глубокий скрытый ход сообщения, которым и вливались подкрепления. Окопы здесь были буквально завалены трупами, из коих некоторые, подброшенные силой взрывов, застряли на деревьях.

придавали большое значение этому рубежу. С началом темноты, когда корабли должны были прекратить огонь и уйти, в различных местах еще продолжалась перестрелка. К утру 17 февраля район был очищен от турок, и войска весь день продолжали наступление, почти не встречая сопротивления, почему дальнейшей поддержки кораблей не потребовалось.

Большими судами израсходовано было:

Линейный корабль *Ростислав*

254-*мм* бомб	5
152-*мм* »	224
75-*мм* гранат	181
3-линейных пулеметных патронов	1 350

Канонерская лодка *Кубанец*

152-*мм* бомб	75
120-*мм* »	15
47-*мм* гранат	137
3-линейных пулеметных патронов	2 000

Канонерская лодка *Донец*

152-*мм* бомб	72
120-*мм* »	27
75-*мм* гранат	109

ОПЫТ БОРЬБЫ ФЛОТА ПРОТИВ БЕРЕГА

Ружейным огнем на судах было ранено трое. В течение дня на судах было перевезено в Батум около 100 раненых с фронта.

По сравнению с операцией у Архаве операция у Вице внесла некоторые новые приемы в борьбу кораблей с берегом:

1) пользуясь приглубым побережьем, большие корабли впервые подошли на дистанции 2 кабельтовых и ввели в действие пулеметы, оказавшие значительное влияние на успех наступления в период переброски неприятелем своих частей;

2) с этого же расстояния корабельные оптические приборы давали возможность легко рассмотреть маскировку противника, видеть его ходы сообщения, что тотчас отразилось и на результатах артиллерийского огня.

ГЛАВА VIII

ОПЕРАЦИИ ПО ЗАНЯТИЮ АТИНЫ, МЕПАВРИ И РИЗЕ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ФЛОТА ДЛЯ ТАКТИЧЕСКИХ ДЕСАНТОВ

К середине февраля 1916 г. войска Приморского отряда, овладев при содействии кораблей Батумского отряда Архаве и Вице, достигли района р. Беюк-Дара, на левом берегу которой турки, пользуясь условиями местности, создали весьма сильную позицию[1]. Собранные разведкой сведения привели командование отряда к выводу, что непосредственное наступление сопряжено с большими трудностями и угрожает большими потерями. Поэтому Ляхов склонился к идее применения тактического десанта в тыл противника, что неоднократно уже предлагалось ему со стороны флота.

Операции должны были начаться переходом в наступление левого фланга Приморского отряда; на следующий день огнем кораблей должен был быть энергично обстрелян левый фланг турецкого расположения, а перед рассветом третьего дня в тыл турецкой позиции должен был быть высажен десант в составе двух батальонов пехоты (около 2 100 чел.), взвода горной артиллерии (2 орудия и лошади) и двух пулеметных взводов. Для перевозки десанта были назначены два тральщика типа *Эльпидифор* и один транспорт, причем тральщики поднимали всю пехоту,

[1] Позиция эта считалась почти неприступной с фронта, так как по своим природным свойствам представляла чрезвычайные удобства для обороны: над широкой долиной возвышалось обширное плато, у отвесного обрывистого края которого, в несколько десятков метров вышиной, протекала река, имевшая всего один брод. Позиция эта была укреплена, хорошо изучена турками заранее и, повидимому, была отмечена военно-географическими описаниями края.

а транспорт — лошадей, орудия, пулеметы и прочие боевые грузы.

Средства десанта

Особенностью этой операции являлось применение впервые *Эльпидифоров* для десантных целей. До сего времени имевшиеся в распоряжении Батумского отряда тральщики этого типа преимущественно занимались тралением подступов к берегу при подходах боевых кораблей для обстрела позиций и служили для транспортных целей, перевозя снабжение из Батума к фронту, а также изредка принимая участие в обстреле береговых участков.

Суда типа *Эльпидифор*, со всеми их разновидностями, представляли собою общеупотребительный тип каботажного судна торгового флота, целые флотилии которых, в виде траулеров и транспортов, служили для морских промыслов и прибрежных транспортных перевозок. Варьируя свои элементы и размеры, в зависимости от назначения и местных условий каботажа, суда этого типа получили самое широкое распространение всюду, где для надобности торговли являлась необходимость в судах сравнительно небольшого тоннажа, мелкосидящих, но с большой вместимостью и способностью быстро принимать и выбрасывать свои грузы. В России этот тип судна особенно привился на черноморских речных лиманах и в Азовском море в качестве паровой хлебной шаланды (местный термин) для подвоза зерна с рек, через мелководные бары, для перегрузки его на морские транспорты. В периоды прекращения хлебной кампании суда эти занимались каботажем по побережью обоих морей, доставляя всевозможные грузы как к железнодорожным пунктам, так и в мелкие порты. Обычно суда этого типа обладали тоннажем от 500 до 1 200 *т*, с грузоподъемностью до 1 000—1 300 *т*. Их отличительным внешним признаком являлось расположение машины в кормовой части судна, вся же передняя часть, приблизительно на две трети длины, была занята вместительными трюмами, числом от двух до трех. Вследствие этого судно без груза сидело носом от 0 до 0,6—0,9 *м*, осадка же кормы была 1,5—2,4 *м*. Эта особенность, т. е. полевая осадка носа, наделяла *Эльпидифоры* неоценимым качеством и для мирного и для военного времени—

работать без пристаней, прямо подходя к берегу, почти выскакивая на него и подавая груз на сушу, чем операция выгрузки упрощалась до минимума. В военное время эта способность безболезненного выбрасывания на берег, даже на прибое, оказывала неоценимые услуги во время десантных операций, срочных выгрузок и т. п. Для скорейшего отхода от берега и для того, чтобы волна или прибой не поставили судна лагом, перед подходом к берегу с кормы отдавался якорь, с помощью которого судно затем сходило на воду. Как только судно притыкалось к берегу, с носа, при помощи носовой стрелы или брашпиля, спускались специально приспособленные сходни, по которым сходил десант или подавался весь наиболее портативный груз, в то время как бортовые стрелы начинали подавать из трюмов остальной более тяжелый груз на боты или баржи. Таким образом, длительные в обычных условиях процедуры выгрузок упрощались до минимума, сберегая и время и силы.

Мореходные качества *Эльпидифоров* оказались также вполне удовлетворительными. Будучи проектированными для работ на реках и на закрытых рейдах, низкобортные *Эльпидифоры* (нос—до 4,5 *м*, середина—до 2 *м* и корма—до 3 *м*) на первых порах вызывали большие опасения относительно своей мореходности, особенно во время волны и бортовой качки. Однако, почти трехлетняя работа в боевой обстановке в качестве тральщиков и транспортная служба их у бурного анатолийского побережья подтвердила полную мореходность судов этого типа. По крайней мере, за все время войны каких-либо случаев, опровергающих это мнение, не произошло. Нередко, застигнутые штормом *Эльпидифоры* благополучно выполняли свое назначение и отлично отстаивались на открытых рейдах Лазистана[1].

Что касается района действий, то на деле этот вопрос не возбуждал никаких сомнений, так как наличие трюмов

[1] Во время норд-остового шторма в сентябре 1916 г. на Трапезундском рейде, когда большие пароходы принуждены были уйти и укрыться в Платану, а все мелкие суда—катера, теплоходы, боты и т. п.—были выброшены на берег, лишь один из *Эльпидифоров*, застигнутый штормом на рейде, успешно выгреб против очень свежего ветра в море миль на 20—30, а затем во время того же шторма благополучно спустился в Батум.

позволяло постоянно иметь значительный запас топлива, расход коего, в силу экономической конструкции котлов, был всегда незначителен, как вообще у судов коммерческого использования.

В условиях операций флота у побережья, и в особенности в районе Лазистана, *Эльпидифоры* несли самую разнообразную службу. В качестве прибрежного транспорта *Эльпидифоры* оказали громадные услуги приморскому фронту. Они отлично несли работу по снабжению войск, перевозили части, принимали участие в десантных операциях, причем особенно ценным качеством их оказалась уже отмеченная способность выбрасываться на берег и спускать десант непосредственно на сушу под прикрытием огня своей артиллерии. Малочисленность боевых судов Батумского отряда, при постоянной необходимости оказывать поддержку войскам в их операциях при наступлении вдоль Лазистана, привела к тому, что в помощь миноносцам и канонерским лодкам приходилось пользоваться *Эльпидифорами* для бомбардировки и обстрела неприятельских позиций. Обычное вооружение их состояло из одного 75-*мм* орудия на носу и двух или четырех 47- и 37-*мм* пушек по бортам. Обычно поручение обстрелять те или другие позиции неприятеля давалось *Эльпидифору* одновременно с выполнением им какой-либо грузовой операции. Выбросив груз в указанном месте, *Эльпидифор*, войдя в связь с войсками для корректировки своего огня с берега, шел к указанному месту и начинал обстрел турецких позиций продольным огнем. Иногда им поручалось поддержать огнем частичное наступление отрядов, или ставилась задача выбить противника из укрытых складок местности, зайдя ему с моря в тыл, и т. п.

И здесь качества *Эльпидифора*, как подвижной артиллерийской платформы, оказывали большие услуги армии, вызывая громадные симпатии со стороны сухопутных войск, скоро оценивших многосторонние и разнообразные способности *Эльпидифоров*.

Обладая способностью принимать значительное количество десанта (от 500 до 1 000 чел.)[1] и грузов (до 1 300 *т*),

---

[1] На короткие переходы до 12—18 час.

Эльпидифоры были неоценимыми помощниками при больших десантных операциях, в качестве разгрузочного судна, передававшего с морских транспортов людей и снабжение на берег. В прежнее время, при выполнении десантных операций, для выгрузок обычно пользовались специальными десантными баржами или ботами, двигавшимися при помощи весел или на буксире катеров. Обладая малой вместимостью и плохой мореходностью, такие боты были слабым подспорьем при выгрузках, особенно при наличии зыби или прибоя, почему выгрузки были делом весьма длительным. Эта медленность и затрата большого времени при высадках сильно стесняла все оперативные замыслы и расчеты, делая десантные операции делом весьма сложным, опасным и подверженным неудачам. С привлечением *Эльпидифоров* условия эти изменились в значительной степени, сократив время выгрузок в несколько раз. Опыт высадок на берегах Лазистана у Ризе (две бригады) и у Трапезунда (2 дивизии) показал, что при наличии достаточного числа *Эльпидифоров* выброска на берег значительного десанта—вопрос нескольких часов, тогда как в прежнее время эта операция заняла бы несколько суток. Подойдя к борту транспорта, *Эльпидифор* по сходням и трапу принимал в первую очередь людей, причем время посадки не превышало 15—20 мин. В следующие рейсы принимались лошади и грузы, которые подавались одновременно несколькими стрелами, причем лошади, повозки, кухни шли на палубу, остальной груз—в трюмы. Отвалив от транспорта, *Эльпидифор* шел к берегу, вылезал на него носом и начинал быстрым темпом разгрузку, причем лошади выводились прямо на мелководье, достигая берега самостоятельно (10—20 *м*), а грузы или подавались через носовые сходни или выгружались на легкие временные пристани.

ОПЕРАЦИЯ У АТИНЫ

План операции

По плану операции надлежало, посадив ночью десант на *Эльпидифоры*, выйти из Батума под прикрытием двух миноносцев, с расчетом пройти с темнотой путь к месту

высадки и быть у него перед рассветом. Использовав элемент внезапности, высаженные войска должны были сейчас же, закрепившись на берегу, ударить в тыл противнику. В это время транспорт с артиллерией и грузами должен был держаться в море и подойти к берегу уже засветло.

Для подготовки десанта и тренировки в деле совместного плавания тральщиков с миноносцами ночью без огней в Батуме была произведена необходимая практика с высадкой десанта днем и ночью; при дневном маневре было проделано несколько простейших эволюций в строе двух кильватерных колонн (миноносец и в кильватер ему тральщик), а при ночном—сделана высадка и два ночных перехода со съемкой якоря без огней.

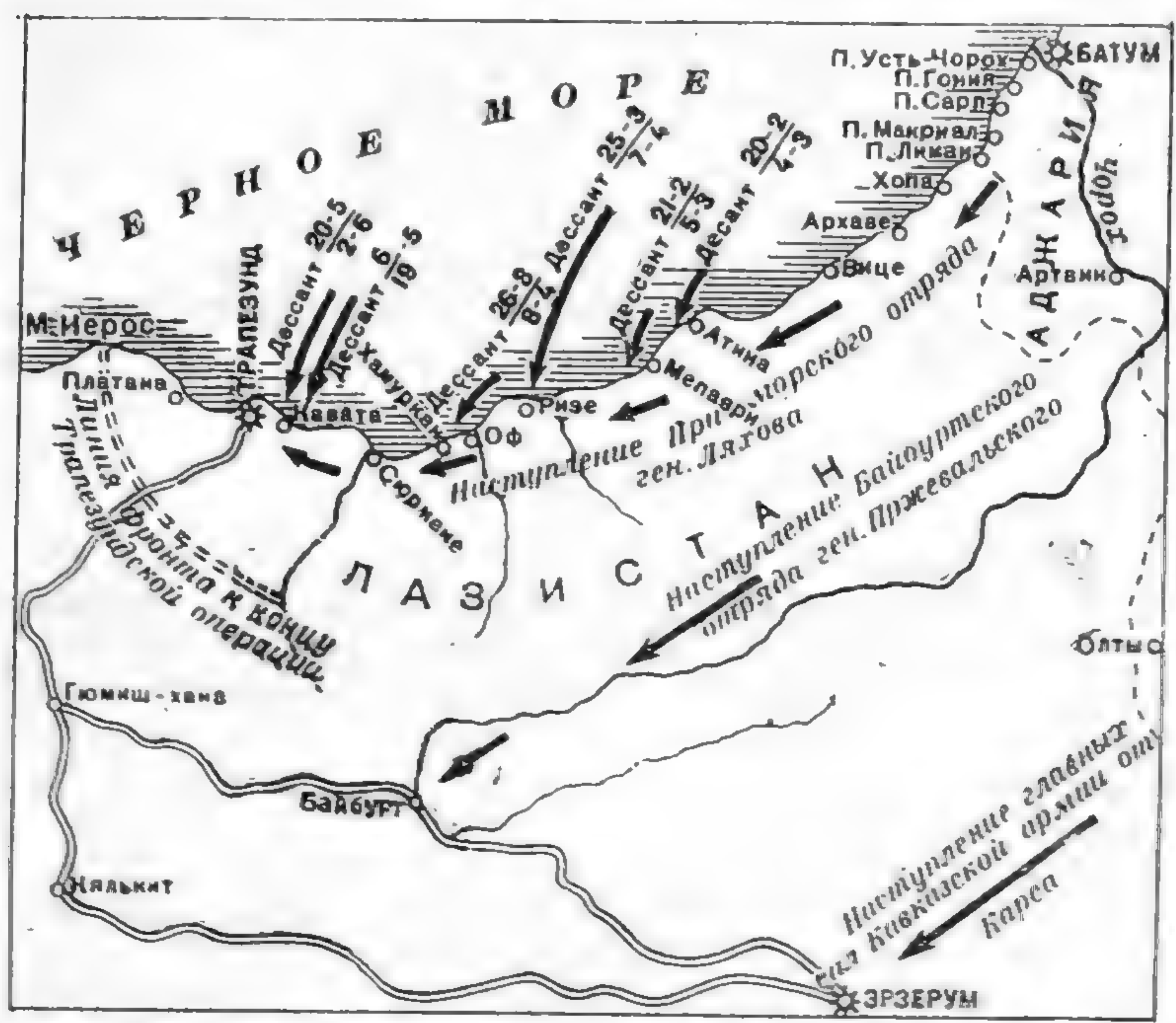
Подготовка операции

2 марта, накануне операции, ген. Ляхов, начальник его штаба[1], все командиры сухопутных и морских частей, участвующих в операции, коменданты пунктов высадки и командиры кораблей на миноносце *Жаркий* вышли для производства рекогносцировки и выбора пунктов высадки. Последние были выбраны по обе стороны г. Атины (черт. 10) в тылу турецкой позиции в 4—5 милях от нее. Рекогносцировка выяснила, что неприятельская позиция не только сильно укреплена с фронта, но что турки, считая ее трудно одолимой с фронта, озаботились и укреплением ее со стороны моря, так как на протяжении двух километров по берегу были замечены окопы и ряды проволочных заграждений. Таким образом, неприятель допускал возможность внезапной высадки во фланг.

Наличие этих оборонительных сооружений и побудило остановиться на пунктах высадки в указанном выше районе Атины. Рекогносцировка дала возможность командному составу вполне учесть обстановку предстоящей операции и наметить главнейшие направления удара. Тотчас по возвращении материалы рекогносцировки были по-

[1] В качестве начальника десанта.

дробно обсуждены и введены в разработанный в окончательном виде план операции. В первый день по плану, одновременно с наступлением левого фланга Приморского отряда в нагорной части фронта, кораблям отряда (*Ростислав*, *Кубанец*, *Завидный*, *Жаркий*, *Заветный*, *Строгий*)



Черт. 10. Карта Кавказского театра войны с приморским фронтом (февраль—июнь 1916 г.).

надлежало обстрелять неприятельские позиции в береговом районе.

Выполнение операции

4 марта, в 6 час., указанные корабли вышли в море и, по соединении со *Стремительным*, находившимся ночью в крейсерстве, направились к неприятельским позициям.

В 10-м часу линейный корабль *Ростислав*, имея впереди себя две пары тралов, приблизился к неприятельским позициям у р. Беюк-Дара; вскоре вслед за кораблем подошла канонерская лодка *Кубанец*. Закончив траление, миноносцы вступили в охрану больших судов. В 10 час. утра линейный корабль *Ростислав* начал обстрел неприятельских позиций по указаниям с берега, причем корректировка стрельбы производилась при посредстве береговой радиостанции. Неприятельская батарея открыла по кораблю огонь; несколько снарядов легли довольно близко от корабля, но попаданий не было. Вскоре огонь неприятельской батареи прекратился, но в течение дня батарея еще несколько раз открывала огонь по кораблю на короткие промежутки. Канонерской лодке *Кубанец* было приказано разрушить артиллерийским огнем несколько домов у места, выбранного для производства ночной высадки десанта, что и было исполнено. Обстрел неприятельских позиций с моря с перерывами производился до вечера. К заходу солнца *Ростислав* удалился в море, канонерская лодка *Кубанец* и миноносец *Стремительный* стали на якорь в Хопе, а миноносцы *Заветный* и *Завидный* остались для ночного крейсерства в районе Ризе—Атина.

Перед вечером в Батуме была произведена посадка назначенного десанта на суда. Всего было принято на:

Тральщик № 18—батальон пехоты (1 150 чел.)

Тральщик № 65—батальон пехоты (815 чел.).

Транспорт—взвод артиллерии, 2 взвода пулеметной команды (150 чел. и 104 лошади).

Выход десанта

С прибытием с моря миноносцев *Жаркий* и *Строгий*, назначенных для конвоирования десанта, последний около 18 час. вышел в море и перешел в Хопу, где все суда оставались до наступления полной темноты. В 1 час ночи 5 марта десантный отряд, в строе двух кильватерных колонн снялся с якоря и вышел в Атину, с расчетом подойти туда с рассветом. Транспорту было приказано идти самостоятельно и быть у места высадки с полным рассветом.

В 6-м часу, подойдя к Атине, колонны разделились, как было условлено: миноносец *Жаркий* подвел тральщик № 18 к назначенному пункту высадки восточнее г. Атины, миноносец *Строгий* подвел тральщик № 65 к назначенному пункту высадки западнее того же города. Ввиду того что высадку требовалось произвести точно в назначенных пунктах, так как вблизи были подводные камни, то для обозначения их были ночью выставлены шлюпки с условленными огнями, обращенными к морю. У места высадки тральщика № 18 была поставлена моторная шлюпка с миноносца *Жаркий*, у места высадки тральщика № 65 стал крепостной моторный катер *Арго* с офицером сухопутной артиллерии. *Арго* стоял неудачно, и его огней своевременно не увидали.

Высадка и занятие побережья в тылу Атины

В 5 ч. 45 м. тральщик № 18, подойдя к берегу, опустил сходни и начал высадку войск. Несмотря на относительную близость (3—4 мили) пункта высадки от укрепленной неприятельской позиции на р. Беюк-Дара, приближение судов замечено не было, так как минут 20 или 25 высадка продолжалась без единого выстрела, и лишь после того, когда по крайней мере три четверти людей было высажено, раздалось несколько ружейных залпов и отдельных выстрелов; открыть огонь миноносцу даже не пришлось.

Тральщик № 65, подведенный к месту высадки миноносцем *Строгий* на несколько минут позже, произвел высадку людей также совершенно благополучно в 12 мин. и лишь после этого был обстрелян с берега из пулемета; тральщик тотчас открыл огонь из своих орудий и отошел от берега; миноносец *Строгий* также открыл огонь по берегу; обоим судам пришлось сделать по несколько выстрелов, так как неприятельский пулемет вскоре умолк. Убитых и раненых на судах не оказалось.

С наступившим вскоре рассветом к месту высадки подошел транспорт, ставший на якорь и начавший тотчас же производить выгрузку при помощи ботов. Одновременно для прикрытия подошли миноносцы *Стремительный*, *Заветный*, *Завидный*, линейный корабль *Ростислав* и кано-

нерская лодка *Кубанец*. Вскоре к месту высадки были приведены две роты пленных, часть коих была отправлена на транспорт, а через некоторое время к месту высадки уже прибыл сухим путем с передовых позиций ген. Ляхов, проехав через фронт брошенной турецкой позиции.

После высадки десанта в тыл их позиций турки бежали в горы, бросив свою чрезвычайно сильную позицию. Из показаний пленных выяснилось, что турки были совершенно спокойны в отношении возможности удара десанта с моря, так как считали, что береговые окопы и проволочные заграждения исключают опасность с этой стороны. Отвлеченные наступлением на их правый фланг и обычной дневной бомбардировкой кораблей, они ожидали с утра обычного продолжения обстрела. Первоначально известию с берегового поста о появлении у берега каких-то силуэтов судов не было придано значения, но, когда затем одновременно с двух пунктов было сообщено о совершающихся в тылу крупных высадках и вслед за этим послышалась ружейная и орудийная стрельба, сделалось ясным, что русские высадили десант. Паническое сообщение о громадном числе судов, их размерах и т. п. привело турецкое командование к убеждению, что при незащищенности позиций с тыла и при одновременно начавшемся наступлении с фронта сопротивление немыслимо, и войска левого (прибрежного) фланга в панике стали быстро отступать в горы, порождая смятение по всему фронту.

Таким образом, с рассветом Приморскому отряду оставалось лишь преследовать отступающих. Вся прибрежная полоса оказалась очищенной от неприятеля, и это подало Ляхову мысль использовать успех и сделать бросок к следующему рубежу у Мепаври, дабы не дать туркам укрепиться здесь. Ввиду того что движение по берегу было затруднено возвышенностями и спусками и Ляхов не надеялся покрыть отрядом расстояние до Мепаври (20 *км* по прямому направлению) за день, было решено прибегнуть к повторению того же десантного маневра.

Тотчас на рекогносцировку был отправлен *Жаркий* с начальником отряда кораблей и начальником штаба Приморского отряда. Собрав необходимый материал, миноносец вернулся в Атину, а *Ростислав* под охраной миноносца

подошел к Мепаври для обстрела предполагаемых турецких позиций и недопущения производства каких-либо оборонительных работ неприятеля.

Ознакомившись с результатом рекогносцировки, Ляхов выразил желание произвести операцию десанта в тот же день, но ввиду того что у трех миноносцев был на исходе уголь и начальник отряда не мог прикрыть операцию ранее 4 марта, она была перенесена на это число.

Было условлено выполнить операцию в ночь на 4 марта. Три миноносца ушли за углем вместе с начальником отряда кораблей[1]. В районе Атина—Мепаври остались *Ростислав*, отошедший на ночь в море, и два миноносца—*Жаркий* и *Строгий*.

К вечеру того же дня Ляхов получил сведения от разведки, что к Мепаври спешит со стороны Трапезунда сильное подкрепление. Поэтому, в целях его предупреждения, им было отдано приказание произвести высадку десанта у Мепаври в ту же ночь перед рассветом. Для перевозки десанта, в целях скорейшего выполнения высадки и более широкого ее фронта, было привлечено еще два *Эльпидифора*. Прикрывать операцию должны были оба оставшихся миноносца, а после рассвета и *Ростислав*.

ПОВТОРЕНИЕ ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ У МЕПАВРИ И ЗАНЯТИЕ РИЗЕ

С наступлением темноты тот же десантный отряд был посажен в Атине на суда и, прикрываемый миноносцами, подошел к Мепаври. Несмотря на бдительность турок, открывших ружейный огонь с подходом судов к берегу,

[1] На почве стремления Ляхова произвести захват Мепаври в тот же день у него произошло разногласие с начальником отряда судов, который находил, что миноносцы раньше должны пополнить запасы угля. Повидимому, здесь были замешаны и личные отношения, так как сейчас же после ухода начальника отряда с тремя миноносцами в Батум Ляхов приказал готовиться к выполнению десанта, причем для усиления поддержки к операции были привлечены еще находившиеся поблизости тральщики № 17 и 24. Морская часть маневра была поручена командирам миноносцев *Жаркий* и *Строгий*, под прикрытием которых маневр был выполнен до возвращения других миноносцев из Батума. Д. № 7967, 7050.

десант был высажен и тотчас овладел назначенными возвышенностями и гребнями. Поддерживая десант, тральщики и миноносцы открыли оживленный огонь, который, не нанося в темноте какого-либо серьезного ущерба неприятелю, в то же время производил сильное моральное действие. С ничтожными потерями десантный отряд захватил здесь одно орудие и пленных. Турки поспешно отошли в горы. С подходом главных сил десантный отряд, поддерживаемый огнем *Ростислава* и остальных кораблей, утром занял высоты к западу от Мепаври и продолжал наступление на Ризе.

В течение дня противник продолжал отступление. С целью не дать ему возможности задержаться на каких-либо природных рубежах, отряд продолжал преследование всю ночь с 6 на 7 марта. Попытка неприятеля задержаться на позиции у р. Ташлы-Дере была сбита огнем *Заветного*, энергично обстрелявшего долину реки и поддержавшего наступление правого фланга отряда. Остальную часть дня 7 марта корабли продолжали теснить противника орудийным и пулеметным огнем настолько энергично, что последний, не задерживаясь у Ризе, отошел на возвышенности к западу от него.

С целью захватить плацдарм к западу от Ризе, Ляхов приказал произвести новую переброску морем, для чего один батальон был посажен на тральщики и доставлен в район впереди Ризе под прикрытием *Кубанца* и трех миноносцев. Эта высадка была произведена уже без всякого сопротивления противника.

В тот же день оставленный противником Ризе был занят главными силами Приморского отряда.

ЗНАЧЕНИЕ РИЗЕ

Занятием Ризе закончился второй этап борьбы на Трапезундском направлении.

Обладание этим пунктом давало возможность создания здесь промежуточной снабжающей базы для Приморского отряда. Из всех прибрежных мест, начиная от границы, один Ризе до сего времени мог более или менее подойти под категорию порта, где существовали относительно снос-

ные условия для стоянки, выгрузки и накопления необходимых запасов. Несмотря на открытость рейда, последний позволял создание некоторого портового оборудования и береговой обороны с моря. Вопрос снабжения Приморского отряда по мере продвижения его к Трапезунду становился все острее: береговая грунтовая дорога могла обслуживать только местный транспорт. Еще с момента занятия Архаве большинство снабжения шло морем на транспортах и *Эльпидифорах*. Однако, погода часто создавала условия, особенно в зимние месяцы, когда уверенность в возможности подать грузы на берег совершенно отсутствовала. Нередко бывало, что, придя со снабжением, транспорты должны были по несколько дней ожидать благоприятных условий для выгрузки. Это создавало сильные перебои в снабжении отряда. Попытки создать склады продовольствия и боевого снаряжения в различных пунктах уже занятого побережья до сего времени также не приводили к желаемому обеспечению Приморского отряда, так как, при своем наступлении, последний все время двигался большими бросками, и, таким образом, организованные склады очень быстро оказывались в далеком тылу[1].

Поэтому занятие Ризе, где берег благоприятствовал для приставания *Эльпидифоров* и разгрузочных ботов и где имелась свайная пристань, в сильной степени улучшало систему снабжения. К тому же от Ризе уже шла на Трапезунд постоянная шоссейная дорога, доступная для обозов на всем протяжении. Все эти данные и определяли решение организовать здесь временный военный порт с обеспечением его обороны с моря артиллерийской защитой. Морское командование придавало этому большое значение уже потому, что накопление здесь достаточных запасов в сильной степени облегчало организацию правильной транспортной службы на побережье, которая до сего времени протекала в самых ненормальных условиях.

---

[1] Относительно расстояния были очень невелики, если принять во внимание, что от Батума до Ризе по прямому направлению было около 100 *км*, но отсутствие сносных дорог (кроме береговой, и то только местами) и пересеченность местности частыми реками без мостов создавали возможность доставки снабжения к линии фронта лишь вьюками.

Посылка транспортов при необходимости срочной доставки продовольствия часто выполнялась в таких условиях погоды, которые приводили к ряду аварий, а невозможность давать прикрытие каждому транспорту могла в любой момент (что и имело неоднократно место) привести к уничтожению транспорта неприятельскими подводными лодками и надводными кораблями. С другой стороны, возможность образования достаточных запасов должна была прекратить постоянные жалобы сухопутного командования на недостаточную заботливость флота о питании и снабжении армии, создававшие ряд недоразумений и приводившие к взаимному недоверию и в вопросах совместной боевой деятельности.

ГЛАВА IX

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА И ПРИМОРСКОГО ОТРЯДА ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ РИЗЕ

ОБСТАНОВКА НА ПРИМОРСКОМ ФРОНТЕ ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ РИЗЕ

Предвидя развитие операций по поддержке действий Приморского отряда в течение весны и лета 1916 г., морское командование еще в январе этого года высказало следующие соображения о вероятной обстановке и задачах флота:

> «Неприятельский флот, державшийся до сего времени пассивно, непрерывно усиливается подводными лодками. Если Черноморский флот будет долгое время привязан к восточной части моря для прикрытия операций приморского фронта и, таким образом, будет принужден перейти к оборонительной деятельности, то флот неприятеля, получив длительную передышку, снова оживит свою деятельность, и это выразится нападением его кораблей на порты и транспортный флот Лазистанского района. Длительное пребывание частей флота в этом районе, где нет оборудованных баз, приведет к изнашиванию нежных механизмов малых кораблей и невозможности выполнить свое назначение, когда для того наступит время. Операция Вице—Ризе привела к выводу из строя почти всех миноносцев, здесь действовавших. То же самое нужно сказать и о транспортах, которые, будучи предназначены для крупных десантных операций, подвергаются здесь риску потери как от ударов неприятеля, так и от случайностей навигационного характера».

Поэтому командование находило необходимым в корне реорганизовать здесь как базирование флота, так и снаб-

жение войск Приморского отряда, стараясь перенести центр тяжести на создание оборудованных маневренных, промежуточных и тыловых баз.

ПОДГОТОВКА К ТРАПЕЗУНДСКОЙ ОПЕРАЦИИ

Для этого в Батуме должна быть образована обеспеченная маневренная база для флота с необходимой обороной с моря и охраной прилегающего водного пространства, с достаточными запасами топлива и снабжения судов, а также с возможностью быстрого выполнения неотложного текущего ремонта и главная тыловая база армии с запасами не менее как на два месяца[1].

В Ризе, а после овладения Трапезундом и в этом городе, должны быть созданы временные военные порты, с защитой их подступов как береговой артиллерией, способной к отражению неприятельских крейсеров и легких сил, так и средствами морской защиты (мины, сети), дабы не отвлекать для постоянного пребывания здесь боевых кораблей флота в целях охраны транспортов. Эти порты должны также представлять собой промежуточные снабжающие базы для армии как для доставки снабжения по побережью, так и морем. Оборона этих пунктов с суши должна находиться в руках армии, защита с моря—лежать на флоте и тех средствах, которые он выделит с созданием здесь портов.

Ввиду того что с занятием Ризе получалась возможность более уверенно действовать в трапезундском направлении, возможными ближайшими операциями флота в восточной части могли быть:

а) взятие Трапезунда десантом с моря;

б) взятие Трапезунда десантом с моря и Приморским отрядом с суши;

в) прикрытие и поддержка операций Приморского отряда при его движении только по берегу;

г) прикрытие тех же операций с одновременными десантами в тыл противника;

д) снабжение армии морем и прикрытие транспортных операций.

---

[1] Приложения 4 и 5.

Находя, что выбор той или иной операции зависит от общей обстановки на сухопутном театре (т. е. от успехов на главном направлении), морское командование считало, что для флота выгоднее та операция, где «напряжение сил хотя и должно быть больше, но короче», т. е. флот не будет вовлечен в длительные обязательства и получит свободу действия на своих главных направлениях.

В этом отношении командование флотом склонялось к выполнению первой операции, т. е. к овладению Трапезундом при помощи десанта, находя, что ее преимущества в том, что противник не успеет приготовиться и подвести подкрепления, причем для флота важно выполнить эту операцию, пока противник не имеет еще большого числа подводных лодок. Вместе с тем, операция эта могла бы быть выполнена при «нерастраченных еще на мелкие задачи силах флота и транспортной флотилии».

Взгляды сухопутного и морского командования на методы дальнейшей борьбы

Из сношений между морским и кавказским командованиями видно, что еще с января 1916 г. вопрос о выработке методов совместных действий стоял на очереди. В письме командующему флотом от 8 января ген. Юденич, озабоченный известиями, что турки в помощь своей армии, действующей на кавказском побережье, направляют значительные подкрепления из Константинополя по береговым дорогам анатолийского побережья (за неготовностью железной дороги Сивас—Ангора), просил предпринять ряд набегов на это побережье, с высадкой небольших десантов в различных пунктах, для разведки и создания тревожного настроения в этом районе. Предполагалось, что подобные операции неминуемо вызовут «оттяжку и разброску посылаемых подкреплений по побережью».

Однако, морское командование, видя в этом расширение задач для флота, сообщило, что

> «выделение в распоряжение кавказского командования отряда для набегов не может быть осуществлено, так как подобные операции набегов могут быть производимы лишь в про-

межутки между главными операциями, и лишь тогда, когда окажутся свободные миноносцы».

Одновременно морское командование докладом в ставку поспешило высказать следующие соображения о возможных для флота операциях по содействию приморскому фронту и кавказской армии вообще.

Ссылаясь на предложение ген. Юденича выполнением мелких десантных операций произвести оттяжку сил от главных направлений, командующий флотом высказывал следующие соображения:

«Думаю, что предположения командующего кавказской армией надлежало бы развить до размеров десантной экспедиции, направленной по важному для неприятеля направлению на Эрзерум с тыла и в то же время, с точки зрения морской, по линии наименьшего сопротивления на Трапезунд, для содействия наступлению нашей армии в Армении».

Идея крупного стратегического десанта для овладения Трапезундом

«Мне представляется, что с высаженным на Анатолийском побережье десантом достаточной силы кавказская армия, поддержанная Черноморским флотом, может разгромить анатолийскую армию и воспрепятствовать ее большему усилению передвижением на Кавказ новых подкреплений. Усиление турок на кавказском фронте и те возможные для нас здесь осложнения могут принять угрожающие общему стратегическому положению размеры, в предотвращение которых необходимо безотлагательное завершение начавшегося разгрома малоазийской турецкой армии с помощью десанта на Трапезунд»[1].

Таким образом, вместо предлагаемых кавказским командованием тактических десантов для достижения второстепенных целей, морское командование предлагало выполнение большого стратегического десанта, который бы сразу решал вопрос борьбы на приморском фронте и вместе с тем попутно и вопрос о неприятельских подкрепле-

[1] Приложения 6 и 7.

ниях из Константинополя. В этом случае морское командование совершенно правильно решало вопрос, предлагая длительную операцию наступления на Трапезунд[1] заменить коротким, сильным и хорошо подготовленным ударом. Это логически вытекало из тех, приведенных выше, соображений, где командование стремилось избавить флот от длительных обязательств коротким ударом, с напряжением всех сил.

Но главным условием осуществления этого предложения было выделение сильного десантного корпуса. Таких сил ставка выделить не считала возможным. В предвидении этого морское командование предлагало еще одно решение, которое, по его мнению, могло ускорить решение приморской операции:

> «Если же по количеству войск, которое окажется возможным выделить, серьезная операция на Трапезунд будет невозможна, то могут быть выполнены высадки в тыл левого фланга анатолийской армии с целью окружения неприятеля и соединения высаженного десанта с Приморским отрядом».

Таким образом, в этот период времени морское командование заявляет себя убежденным сторонником десантных операций как стратегического, так и тактического вида.

Анализируя обстановку этого периода в целом, надо сказать, что такой перелом во взглядах на десантные операции происходит под влиянием ряда причин, из которых на первое место нужно поставить:

1) опасения командования, что кавказское направление сделается главным и это потребует привлечения всех сил флота к выполнению задач по поддержке операций в Лазистане, развертывавшихся очень медленным темпом;

2) отсутствие в этом районе баз и трудность их создания;

3) появление у противника подводных лодок с большим районом действий.

Последняя причина особенно нервировала командование, что можно видеть и из подчеркивания им этого нового фактора и из последующего. Идея коротких ударов, с наименьшей привязанностью флота к определенному району,

---

[1] Она была закончена этим способом лишь через четыре месяца.

пожалуй, главным образом, вызывалась опасением подводных лодок. Нужно отметить, что даже в отношении к Зунгулдаку командование соглашалось теперь на разрушение его десантом, как бы предвидя обвинение в непоследовательности со стороны высшего командования, которое могло бы провести в этом направлении параллель с Трапезундом.

Командование настолько убеждено в необходимости именно этого метода действия, что считает нужным в одном из своих представлений по этому вопросу ген. Алексееву[1] прибавить:

> «Флот и транспорты готовы во всякое время начать эти действия по получении ваших указаний».

Одновременно командование развивает энергичную деятельность по подготовке средств и организации десантного дела: учреждается должность начальника высадки, возглавляющего организацию высадки на побережье и являющегося ответственным исполнителем операций захвата неприятельского побережья[2]; реорганизуется транспортная флотилия применительно к условиям намеченных операций; усиливаются работы по созданию средств выгрузки и увеличению войсковой вместимости транспортов. Транспортная флотилия получает задание довести свои десантные возможности до д в у х корпусов и т. п.

Соображения ставки по вопросу овладения Трапезундом при посредстве десанта

Однако, представленные выше соображения не встретили сочувствия ставки. В своем ответе от 29 января ген. Алексеев высказывал следующие причины, заставляющие отказаться от каких-либо крупных десантных операций на Черном море на ближайшее время:

> «Решение судьбы настоящей войны будет зависеть, главным образом, от хода дел на европейском театре, т. е. французско-бельгийском и нашем западном. Растянутый наш стра-

---

[1] Начальник штаба верховного командования.

[2] «Положение о начальнике высадки», утвержденное 16 января 1916 г.

тегический фронт — свыше 1 200 *км*, далеко еще не выясненное политическое и военное положение Румынии, значительность и качество сил противника, выставленных им на европейском театре, создают столь сложную и ответственную для нас обстановку, что мы не имеем права в д а н н ы й п е р и о д разбрасывать наши войска и направлять их на выполнение, хотя и серьезных, но, тем не менее, второстепенных задач на удаленном участке».

«При всем желании дать широкое развитие нашим действиям на Кавказе, мы не можем выделить для этой цели войск с западного театра для производства десантной операции в районе Трапезунда. Поэтому произвести «оттяжку и разброску части неприятельских сил вдоль побережья Черного моря» нужно путем лишь демонстративных средств, находящихся в распоряжении флота. Так понимал эту задачу и главнокомандующий вооруженными силами на Кавказе, сознавая, что широкая операция нам пока непосильна».

«Следовательно, главнейшей задачей флота остается — блокада Угольного района и пересечение подвоза морем к анатолийской армии. Временной задачей является угроза берегу Черного моря в районе Трапезунд—Самсун, дабы приковать к этому участку часть сил неприятеля».

Задачи флота

Таким образом, предложение черноморского командования было отклонено, и это, казалось бы, определяло характер дальнейших действий соответственно вышеприведенным указаниям ставки. Однако, морское командование не отказалось от мысли о десанте и продолжало считать, что наиболее рациональным способом решения вопроса овладения Трапезундом является десантная операция.

Но ставка, повидимому, не вполне ясно предвидела развитие операций на кавказском фронте. Через неделю после приведенного выше отзыва Алексеева ген. Юденич предпринимает эрзерумскую операцию, которая к 16 февраля завершается взятием Эрзерума. Овладение этой крепостью, в связи с сильным выдвижением вперед центра кавказского фронта, немедленно поставило на очередь вопрос о Трапезунде, тем более что Приморский отряд значительно отстал и находился еще в районе Вице—Сумли.

7 февраля, когда эрзерумская операция уже была начата, кавказское командование отдало приказание Ляхову энергичнее вести наступление к Трапезунду. Одновременно черноморское командование получило из ставки директиву, что

> «Черноморский флот в данную минуту, кроме средств, выделенных для блокады Угольного района, должен оказать возможную помощь событиям, подготовляемым на кавказском театре».

Таким образом, вопрос об овладении Трапезундом снова стал на очередь.

В оперативном докладе штаба Черноморского флота, сделанном 10 февраля адм. Эбергарду, в связи с вопросом о предстоящем содействии флота Приморскому отряду, говорилось:

> «Выполнить эту операцию предполагалось наступлением вдоль берега, причем роль флота ограничивалась артиллерийской поддержкой отряда ген. Ляхова. Но уже теперь, в самом начале операции, военно-сухопутное командование склоняется к мысли о большой выгоде вести наступление при помощи хотя бы частичных десантов. Между тем, представляется более правильным брать Трапезунд непосредственно, высадив войска с наших транспортов, если только кавказская армия сможет назначить для того достаточные силы».

Хотя взятие Эрзерума в корне изменило положение вопроса о Трапезунде, адм. Эбергард не счел возможным снова возбуждать вопрос о десантной операции против Трапезунда.

Согласование действий флота и армии

Вслед за этим, для обсуждения вопросов о совместных действиях и согласования их на ближайшее время, был командирован в Эрзерум флаг-капитан оперативной части штаба кап. 1-го ранга Кетлинский. Последнему ставилось целью:

а) ознакомиться с теми требованиями к флоту, которые обстановка на кавказском фронте может предъявить в ближайшие месяцы;

б) изложить, в какой степени и в какие периоды флот способен сделать нужное для удовлетворения этих требований;

в) участвовать в выработке соглашения относительно наилучшего порядка связи армии с флотом;

г) принять участие в выработке плана ближайших операций[1].

Состоявшееся 21 февраля 1916 г. обсуждение этих вопросов с кавказским командованием привело к выработке соглашения (приложение 8).

Соглашение это, явившееся первой попыткой регламентировать взаимоотношения и формулировать обязательства флота перед армией в вопросе осуществления совместных действий, не предусматривало ничего реального ни по отношению к какому-либо определенному объекту, ни по отношению к методам достижения общей цели.

В сущности, положение дел после соглашения сводилось к тому, что было раньше: кавказская армия подтверждала необходимость владения Трапезундом; черноморское командование указывало на способ достижения этого владения—десант. Средства же для осуществления операции—необходимый корпус—можно было получить лишь от ставки. Кавказское командование даже не выражало надежды на его получение, и флоту оставалось или «длительное выделение сил для поддержки Приморского отряда», который в то время еще не овладел Ризе, или новая попытка склонить ставку на «короткий удар» и получить необходимые для того войска.

Здесь необходимо несколько остановиться на одном пункте 6, где упоминается о емкости транспортной флотилии.

Действительная десантная емкость транспортной флотилии Черного моря, насчитывавшей в своем составе свыше 100 транспортов, равнялась не одному, а двум корпусам. Командование Черноморского флота и транспортной флотилии, избегая крупных и ответственных обязательств, в своих представлениях о десантных возможностях флотилии перед ставкой и кавказским командованием заведомо показывало заниженные цифры. Насколько действительные расчеты емкости транспортов были преумень-

[1] Цитируется по подлинной памятной записке; Д. № 19078, стр. 77.

шены, можно видеть на примере перевозки двух кубанских пластунских бригад из Новороссийска в Ризе.

В первоначальной директиве ставки о перевозке этих бригад было указано, что обе они вместе насчитывают от 12 до 13 тыс. чел., для которых и надо выделить соответствующее число транспортов. Исходя из своих расчетов вместимости, штаб транспортной флотилии направил в Новороссийск 22 транспорта. Между тем, пластуны на пути в Новороссийск при проезде через родную Кубань получили здесь дневку, за время которой потрепанные в боях на западном фронте бригады были пополнены до штатного размера и прибыли в Новороссийск в составе 18 000 чел. Казалось бы, полуторное увеличение численности десанта и его снабжения должно было бы ниспровергнуть все перевозочные расчеты морского командования, вызвать присылку дополнительных транспортов и т. п. Однако, ограничившись лишь упреками по адресу армейского командования за непредупреждение, командование транспортной флотилией, не прибавив ни о д н о г о транспорта, совершенно свободно разместило все 18 000 чел. и их снабжение на том же числе транспортов, причем, по общему отзыву морских и сухопутных участников перехода, люди, лошади и грузы были размещены без уплотнения с выполнением всех требований для морского перехода.

Агентурные сведения усиленно говорили о том, что после взятия Эрзерума в Турции царит растерянность, и удар по Трапезунду внесет еще большее расстройство в военную организацию противника.

Это побудило черноморское командование еще раз поднять вопрос о производстве десантной операции на Трапезунд. Однако, вопрос этот не получил движения, так как одновременно ставка уведомила, что в целях ускорения продвижения Приморского отряда, Черноморскому флоту надлежит перевезти из Севастополя или Новороссийска на побережье Лазистана две пластунских бригады.

Таким образом, верховное командование вступало на путь полумер. Находя невозможным выделить корпус для решения существенно важной задачи овладения Трапезундом, что давало кавказской армии возможность получать снабжение морем, оно предпочло «порциями» усиливать

Приморский отряд, которому предстояло пройти с боем в самых неудобных топографических условиях свыше 70 *км*, с трудом, даже при широкой поддержке флота, отжимая те незначительные силы турок, которые насчитывали здесь около 14 батальонов и 10 орудий.

Необходимо отметить, что ставке в итоге пришлось выделить для Трапезунда тот же корпус в два приема — сперва две пластунские бригады (18 000 чел.), затем две пехотные дивизии (35 000 чел.), не считая тех потерь, которые понес Приморский отряд за время своего наступления от Ризе до Трапезунда в течение двух месяцев.

Между тем, Приморский отряд, достигнув Ризе, уже не мог продвигаться энергичнее, как то требовалось кавказским командованием, без достаточных подкреплений. Помимо потерь в боях, отряд вынужден был, по мере продвижения вперед, выдвигать заслоны по всему пути своего левого (горного) фланга, дабы обеспечить себя от прорывов неприятеля в тыл через многочисленные долины и горные проходы. Таким образом, двигаясь вперед, отряд все время ослаблял свое боевое ядро. Между тем, турки, пользуясь каждым естественным рубежом, создавали весьма трудные условия для наступления в лоб. Поддержка флота, как бы сильна она ни была, не могла распространиться на весь фронт борьбы, особенно там, где плато расширялось и левый фланг фронта далеко отходил от моря. В ответ на требования энергичного продвижения Ляхов отвечал требованиями подкреплений, указывая, что в дальнейшем продвижении заслоны будут отнимать еще больше сил.

Представления по этому поводу в ставку были понятнее для последней, чем доводы флота о выгодности покончить с Трапезундом одним ударом, и потому войска были найдены. В середине февраля ставка уведомила, что для усиления Приморского отряда будут сняты с австрийского фронта две пластунских бригады в составе до 12 000 штыков.

План сухопутного командования

С получением этого уведомления, кавказское командование приказало Ляхову представить свои соображения по вопросу о дальнейших действиях Приморского отряда

для овладения Трапезундом, после усиления указанными двумя бригадами. Ввиду того что морское командование уже высказалось за наиболее быстрое решение этой задачи при помощи десанта непосредственно на Трапезунд, будет не лишним ознакомиться с соображениями сухопутного начальника, ген. Ляхова, которому предстояло разрешить этот вопрос.

В своем докладе кавказскому командованию[1] от 18 марта, т. е. через две недели после занятия Ризе, ген. Ляхов говорит:

> «При выполнении предстоящей операции овладения Трапезундом в основу наступательных действий необходимо положить последовательное овладение районом, причем конечной целью операции поставить занятие положения, прочно обеспечивающего владение Трапезундом, и возможность не допустить успеха турок в случае их попытки переходом в наступление захватить обратно в свои руки побережье Черного моря».

Свою задачу Ляхов разбивал на три частных задачи, выполнение коих он связывал с последовательным занятием районов от Ризе до Офа, от Офа до Сюрмене и отсюда до Трапезунда и Платаны. Выполнение этих операций по времени было связано им с продвижениями смежного отряда ген. Пржевальского, действовавшего на байбуртском направлении и прикрывавшего левый фланг приморского фронта от прорыва или обходов со стороны материка.

В задачу флота за период выполнения всей операции Ляховым ставилось:

— для первой задачи—перевозка тактического десанта (одного батальона) в тыл неприятелю, в район Аюан-Джипера; обеспечение безопасности высадки и бомбардировки левого фланга турецких позиций при наступлении Приморского отряда;

— для второй задачи—содействие наступлению войск Приморского отряда бомбардировкой турецких позиций;

---

[1] Копия его была передана в штаб командующего флотом. Д. № 19085.

— для третьей задачи—обеспечение безопасности высадок у Сюрмене и Платаны, перевозка десантных отрядов к пунктам высадки, бомбардировка фортов и батарей Трапезунда, содействие корабельным огнем атаке сухопутными войсками турецких позиций и организация подвоза боевых припасов и продовольствия для отряда.

Исходя из этих задач, Ляхов определял необходимые ему силы флота в составе 1 линейного корабля с двумя миноносцами для его прикрытия, двух канонерских лодок и 4 миноносцев. На эти суда ложились задачи прикрытия фланга наступления отряда, десант у Офа и высадка 1-й и 2-й пластунских бригад у Сюрмене, а также прикрытие движения транспортов и *Эльпидифоров* из Батума и Ризе со снабжением. Кроме того, для самого подвоза требовалось выделить в постоянное распоряжение Приморского отряда 4 *Эльпидифора*, а для перевозки пластунских бригад при выполнении десантов—12 *Эльпидифоров* и 10 транспортов.

На главные силы флота ложилась задача вести стратегическое прикрытие всей операции.

Таким образом, мы видим, что план действия ген. Ляхова представлял собой продолжение того фронтального наступления, которое осуществлялось им и до того времени. При этом вся операция не была рассчитана по времени, так как решение отдельных задач связывалось с действиями и достижениями определенных рубежей смежного отряда Пржевальского. Что касается флота, то он оказывался на неопределенное время связанным у анатолийского побережья, так как замена одного стратегического десанта рядом тактических все равно требовала прикрытия флота, раз высадка делалась на обороняемом противником побережье.

Требуя оставления в своем распоряжении Батумского отряда прежнего состава (*Ростислав*, *Кубанец*, *Донец*, 6 миноносцев) и придания к нему отряда десантных судов, Ляхов считал, что десантные операции и вся подготовка к ним будет выполняться под его непосредственным руководством, в нужные моменты, имеющимися силами и средствами.

Ознакомившись с этими соображениями, морское командование снова сообщило кавказскому командованию свои

соображения[1] о наиболее выгодном, по его мнению, плане занятия Трапезунда при помощи солидного десанта[2].

Однако, оказалось, что план ген. Ляхова был уже принят. Повидимому, несмотря на эрзерумское соглашение и другие взаимные обязательства, сухопутное командование усматривало в предложении решительной десантной операции стремление флота как можно скорее «развязаться» с необходимостью выделения своих сил и вообще хлопот, связанных с осуществлением совместных действий. Между тем, с момента занятия Трапезунда, перед кавказской армией вставал существенный вопрос о возможностях дальнейшего наступления, всецело связанный с переносом всего снабжения на море. С продвижением русских войск за Эрзерум, к Байбурту и Битлису, снабжение их сухим путем из тыла делалось совершенно невозможным, и армии были бы обречены на голод. Необходимо было наладить питание морем, и кавказское командование неоднократно возбуждало вопрос о выделении для нужд армии новых транспортных средств в дополнение к имеющимся. Не разбираясь в морской обстановке, сухопутные руководители считали, что морская коммуникация может быть обеспечена только при наличии ближайшего прикрытия ее флотом и, исходя из этого положения, находили необходимым постоянное пребывание его в данном районе. В дальнейшем, такой взгляд сухопутного командования, совпавший с воззрениями на этот вопрос ставки, привел к выделению на постоянное пребывание в юго-восточном

---

[1] Приложение 9.

[2] Важно отметить, что при всех рассуждениях и обменах мнениями о возможности десантной операции непосредственно у Трапезунда, отсутствуют данные о силах противника. Теперь мы знаем, что эти силы не превышали 14 батальонов, т. е. 10—12 тыс., а укрепления Трапезунда, по его взятии, оказались ничтожными. Таким образом, при решении вопроса не было отправной точки—какой силы должен быть намечаемый десант. Морское командование определяло его в корпус. Когда занятие Трапезунда состоялось, для обеспечения его района здесь было сосредоточено более корпуса (около 65 тыс.), из которых 35 тыс. было доставлено в два приема с европейского театра уже после его занятия.

Таким образом, этих подкреплений было бы вполне достаточно для выполнения непосредственной операции на Трапезунд со значительным выигрышем времени.

районе (Батум—Трапезунд) целой бригады линейных кораблей с соответствующим числом миноносцев и вспомогательных судов.

В своем докладе в морской штаб ставки адм. Эбергард давал следующую оценку принятого к выполнению плана ген. Ляхова.

Оценка сухопутного плана морским командованием

«План операции Приморского отряда—для флота самый невыгодный, так как заключается в постепенном продвижении по берегу, последовательно беря в лоб одну позицию за другой. При этом плане от флота требовалось постоянное прикрытие позиций от нападения неприятельских кораблей, поддержка огнем наступления правого фланга и переброска небольших десантов в тыл неприятельского расположения. Этот план надолго приковывает силы флота к юго-восточной части моря и тем лишает его возможности поддерживать в прежнем объеме блокаду Прибосфорского и Угольного районов, а также активно бороться с неприятельским флотом, который за последнее время стал усиливаться подводными лодками. Этот вынужденный переход флота к более пассивной по отношению к неприятельскому флоту деятельности, естественно, повлек за собой более свободное развитие деятельности неприятеля, крейсеры которого стали снова появляться у наших берегов, а подводные лодки — беспрепятственно действовать на путях нашего каботажа, столь нужного для экономической жизни страны и нашей армии».

Эти взгляды, высказываемые командованием и позже, создавали, таким образом, впечатление об уклонении флота от совместных действий с армией и невозможности для него одновременно выполнять какие-либо другие ответственные задачи.

Не вдаваясь в анализ действий и поступков командования по выполнению этих последних, мы можем лишь констатировать следующее.

1. Наличие взаимного непонимания командованиями друг друга, несмотря на заключение всяких соглашений.

2. Сухопутное командование определенно не понимает морской обстановки и в течение всей операции, длящейся полтора года, избирает способы ее выполнения, не только невыгодные для флота, его связывающие, но и невыгодные для себя. Имея перед собой противника и численно и технически слабейшего, получая самую разнообразную поддержку флота, сухопутное командование применяет самый длительный, самый трудный и самый сложный способ борьбы.

3. Морское командование вполне право, когда предлагает способ коротких энергичных ударов, но его предшествующее отношение к десантным операциям вообще, а к крупным в особенности, неподготовленность транспортных средств и явно сквозящее нежелание брать на себя слишком большую ответственность — все это, известное сухопутному командованию, не внушает того доверия, из которого родится вера в успех. Сухопутное командование предпочитает поэтому понятные ему примитивные способы борьбы с сохранением средств флота в своем распоряжении.

4. Сухопутное командование в праве относиться недоверчиво к утверждениям морского командования, что требования армии отрывают флот от других серьезных обязанностей, так как морское командование, уделяя временами самые ограниченные средства флота для поддержки приморского фронта и доказывая, что оно лишено возможности дать больше, время от времени притягивает сюда весь флот для сравнительно ничтожных задач.

5. Большинство осложнений в вопросах совместных действий является результатом не только недоговоренности, но и отсутствия живой постоянной связи. При армии и ее командовании нет авторитетных уполномоченных представителей морского командования, которые могли бы разрешать на местах возникающие вопросы и создавать единое понимание идей и способов выполнения операций. Это было создано только в самом конце, и потому совершенно правильно было то, что начальник высадки являлся вместе с тем и начальником побережья района операции, имея в своем штабе сухопутного оперативного представителя.

Подготовка к десантным операциям

Когда вопрос о посылке пластунских бригад был окончательно решен и морское командование уже сделало распоряжение о подготовке необходимых средств для перевозки, начальник высадки получил приказание договориться с ген. Ляховым о месте высадки. Фронт Приморского отряда в это время находился между Офом и Хамурканом. Рекогносцировка побережья показала, что этот район весьма неудобен для производства высадок. Берег был совершенно открытый, очень узкий пляж с близко подходившими к берегу возвышенностями не давал возможности свободной выгрузки большого количества людей и обозов, а наличие камней у прибрежной полосы затрудняло подход *Эльпидифоров* к берегу непосредственно. Все это привело морское командование к выводу, что наиболее благоприятным местом высадки является Ризе, в соответствии с чем было отдано распоряжение о подготовительных мерах именно в этом пункте.

На уведомление об этом выборе ген. Ляхова последний ответил, что

> «он согласен на высадку в Ризе только в том случае, если дальнейшая доставка на *Эльпидифорах* будет совершена в тот же день в количестве не менее одной бригады».

Это требование сильно озаботило морское командование.

Появление у неприятеля подводных лодок дальнего действия[1] в значительной мере осложняло обстановку на море. Продолжительное скопление транспортов, при недостаточности средств для их охраны, заставляло командование стремиться к достижению самого короткого срока пребывания транспортов у открытого побережья Лазистана. Поэтому по плану операции предполагалось, что сейчас же после высадки десанта транспорты под конвоем всех наличных миноносцев будут из Ризе отведены в Батум и Поти. Перевозка одной из бригад на тральщиках к Хамуркану, отстоявшему от Ризе на 15 миль, по мнению командования, требовала отвлечения миноносцев и флота

[1] Первые большие подводные лодки типа U появились на Черном море в марте 1916 г.

от прикрытия транспортов, и командование решительно высказывалось против этого.

Получив извещение, что командующий кавказским фронтом ген. Юденич прибудет для присутствия при выполнении операции, адм. Эбергард приказал начальнику высадки обсудить весь вопрос о высадке в Ризе и объяснить, что даже английский флот не мог выполнить требований, подобных требованиям Ляхова, который не представляет себе масштаба и значения подлодок, действующих против массы транспортов. Что касается перевозки бригады на *Эльпидифорах* к фронту, то командование считало, что она может быть выполнена по окончании всей высадки.

На совещании начальника высадки с Юденичем этот вопрос был решен в соответствии с пожеланиями морского командования, и было установлено, что высадка будет доведена до конца, и если обстановка на фронте потребует срочной переброски, то для этой цели будет дана возможность использовать тральщики.

Таким образом, в этом вопросе как будто было достигнуто соглашение. Однако, в дальнейшем оказалось, что каждое командование осталось при своих требованиях, и конец высадки ознаменовался полным разногласием в вопросе «совместных» действий.

ГЛАВА X

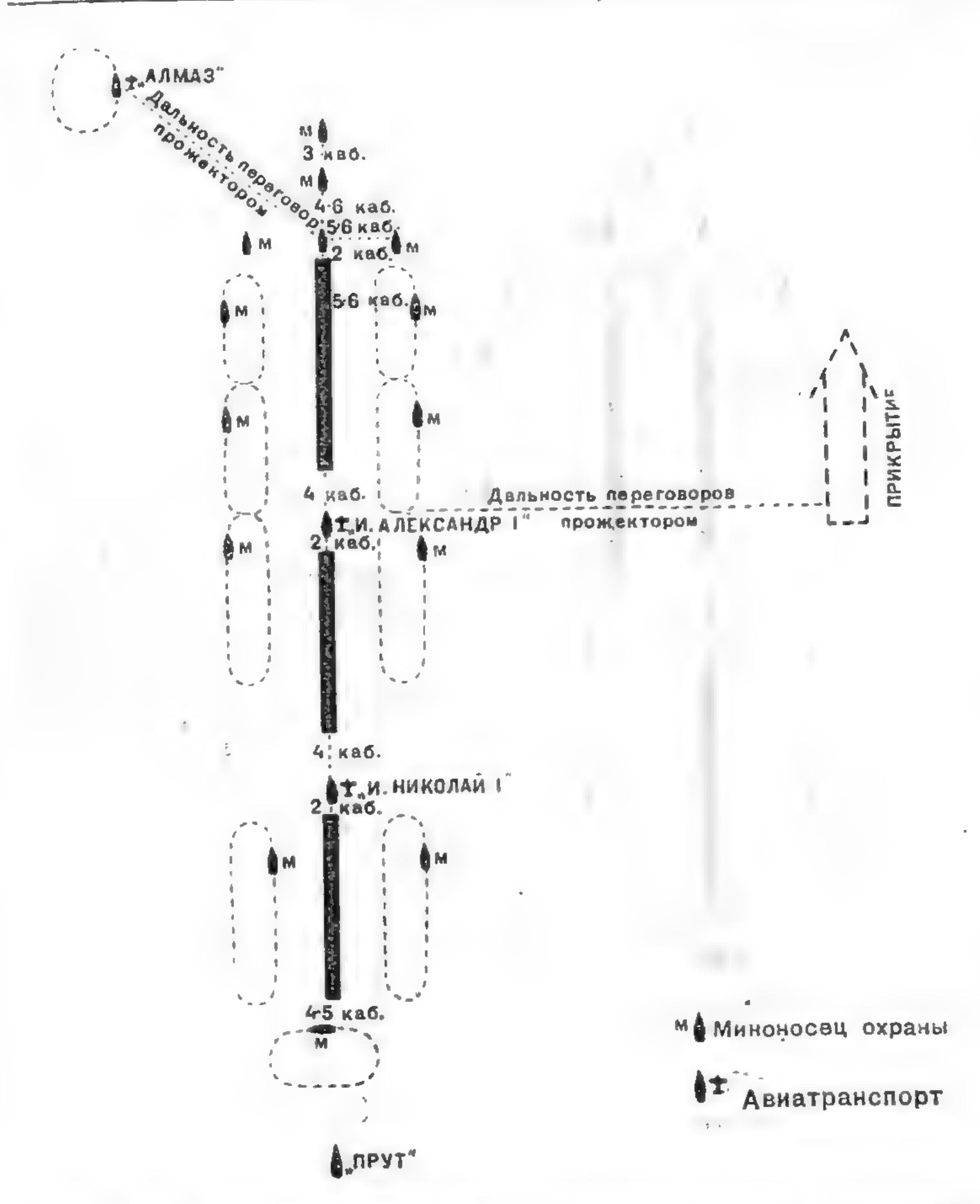
ПЕРЕВОЗКА ДЕСАНТНОГО ОТРЯДА ИЗ ДВУХ ПЛАСТУНСКИХ БРИГАД ИЗ НОВОРОССИЙСКА В РИЗЕ

ОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКОЙ ЧАСТИ ОПЕРАЦИИ И ЕЕ ПЛАН

Переговоры со ставкой и кавказским командованием установили, что флоту надлежало, сосредоточив к 30 марта в Новороссийске необходимые транспорты с их конвоем, перевезти обе пластунские бригады в Ризе не позднее 7 апреля. Общее руководство операцией возлагалось на командующего флотом. Соответственно плану операции силы флота были разделены на: а) корабельное прикрытие, в составе двух дредноутов, двух крейсеров и 6 эскадренных миноносцев, б) охрану флотилии, в составе крейсеров *Прут*[1], *Алмаз*, *Александр I*, *Николай I* (два последние с гидросамолетами), и всех остальных миноносцев.

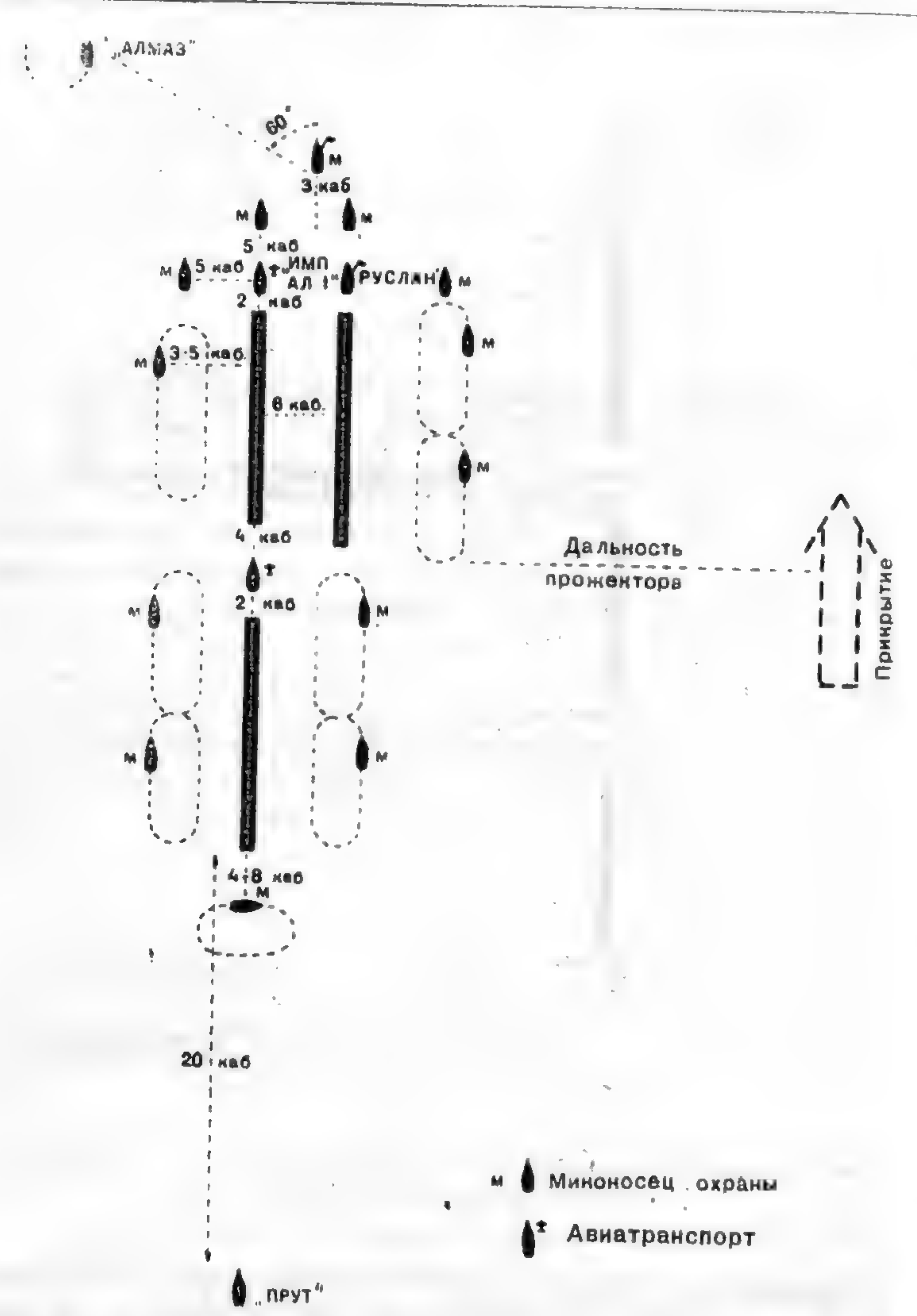
К моменту выхода транспортов из Одессы для следования в Новороссийск часть корабельного прикрытия (линейный корабль *Екатерина*, крейсер и миноносцы) выходит в море и держится к югу от линии Тарханкут — Фидониси, на больших глубинах, прикрывая транспорты. Во время стоянки транспортов в Новороссийске корабельное прикрытие стоит в том же порту, возобновляет запасы, высылая в дозор крейсер и если погода позволяет, то и гидросамолеты. Во время перехода десанта корабельное прикрытие — линейный корабль *Мария* (командующий флотом), линейный корабль *Екатерина*, крейсеры и мино-

[1] Турецкий крейсер *Меджидие*, взорвавшийся на мине у Одессы и позже поднятый русскими с включением его в состав действующего флота под именем *Прут*.

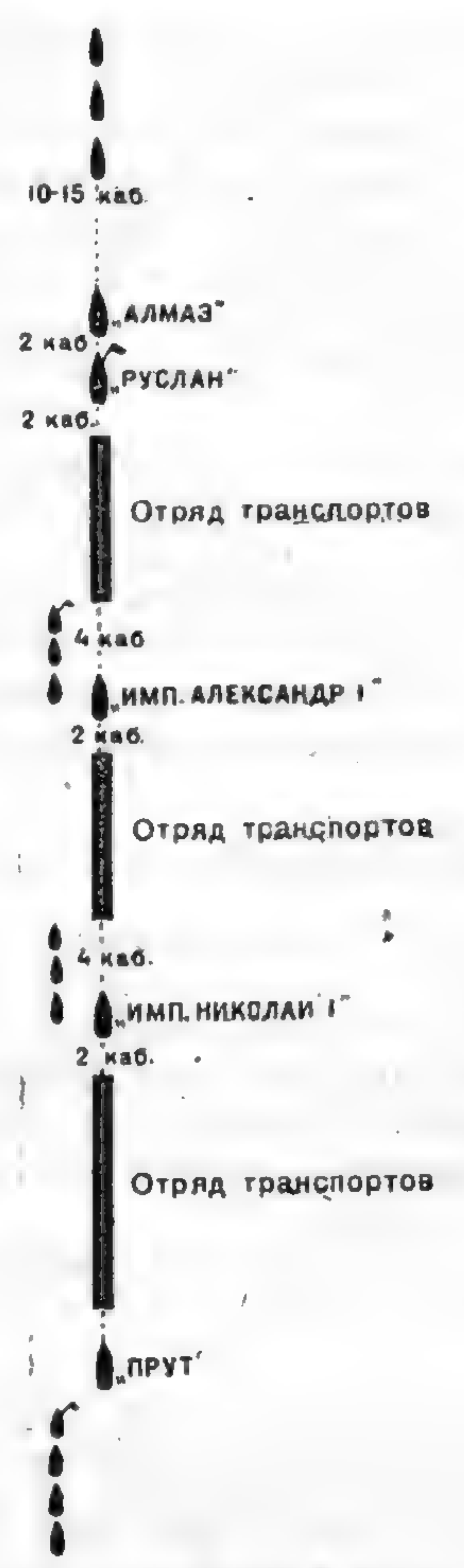


Черт. 11. Дневной порядок движения транспортов и кораблей охраны в одной колонне.

носцы при ней,—держится к W от транспортов, прикрывая их от нападения неприятельских крейсеров со стороны Босфора. В период подхода к Ризе и во время высадки корабельное прикрытие находится в море на больших глубинах, прикрывая операцию с моря.



Черт. 12. Дневной порядок движения транспортов и кораблей охраны в двух колоннах.



Черт. 13. Ночной порядок движения транспортов и кораблей охраны.

Задача охраны—обеспечение транспортов во время перехода и в период высадки от атак неприятельских подводных лодок и миноносцев. Во время перехода охрана обра-

зует вокруг транспортов цепь. Охранные миноносцы, идя в расстоянии 5—8 кабельтовых произвольными переменными курсами, следят за своими участками, двигаясь по всему району колонны, вверенному его охране.

Идущий в дозоре головной крейсер *Алмаз* держится впереди на расстоянии видимости сигналов прожекторами. Дневной строй — одной или двумя колоннами, ночной — одной колонной (схемы походных строев — черт. 11, 12, 13).

С прибытием транспортов в Ризе корабли охраны вступают во внешнюю охранную цепь всего пространства высадки, составляя последовательно несколько линий в расстоянии до 10—15 кабельтовых одна от другой.

На ночь корабли охраны становятся на якорь под берегом в заливе Ризе. По окончании высадки корабли охраны сопровождают транспорты в порта их стоянок.

Подготовка побережья высадки

На обязанности начальника высадки и его штаба лежала подготовка побережья и рейда высадки для операции, для чего ему были подчинены: отряд кораблей Батумского района, порты Батум и Ризе, база высадки, в составе двух базных транспортов с личным составом двух береговых баз, сетевой заградитель *Аюдаг* и все наличные пловучие средства (*Эльпидифоры*)[1].

В соответствии с полученными сведениями о количестве транспортов и имеющейся охраны, начальником высадки

---

[1] Необходимо указать, что к моменту десантной операции развертывание организации высадки еще не было осуществлено, и потому непосредственное руководство операцией оставалось за командованием флота. Начальнику высадки были даны лишь общие указания наблюдения за выполнением плана в соответствии с данными на этот случай директивами, а также поручен учет опыта для практики будущего. Таким образом, первая высадка протекала при наличии в районе Ризе четырех самостоятельных морских частных начальников, порознь подчиненных командующему флотом: начальника транспортной флотилии, начальника корабельной поддержки, начальника высадки и командира порта Ризе. Ненормальность такой организации командования была сознана, и в последующих высадках руководство было объединено в лице начальника высадки.

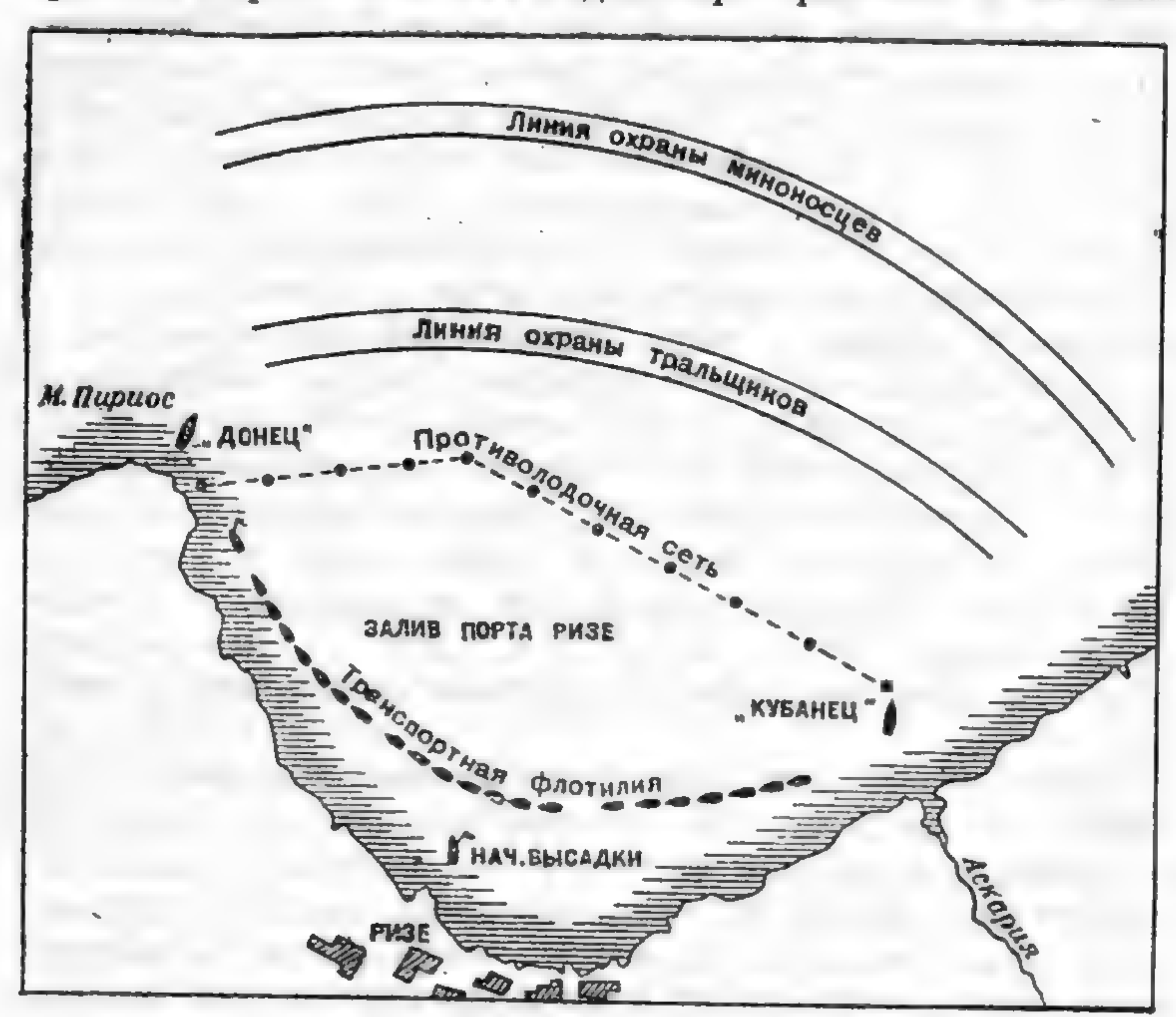
была разработана следующая организация подготовки побережья и рейда Ризе для выполнения высадки.

Побережье района высадки в бухте Ризе от мыса Пирпос (вестовая оконечность) до мыса у р. Аскарис (остовая оконечность) разделено на участки, соответственно числу отрядов транспортов, причем левый участок побережья предназначен для высадки 1-й бригады пластунов, центр — для артиллерийского дивизиона и правый — для 2-й бригады. Места транспортов по линии одной кильватерной колонны отмечены соответствующими вешками, в расстоянии одного кабельтова от береговой черты. Рейд, начиная от отмели у мыса Пирпос, для предупреждения прорыва неприятельских подводных лодок, закрывается на дистанции от 20 до 25 кабельтовых от береговой черты сетевым заграждением, поставленным заградителем *Аюдаг*, причем с остовой стороны бухты, между берегом и заграждением, оставляется проход в 2 кабельтова для прохода транспортов. В этом проходе для его защиты от прорыва подводных лодок становится одна из канонерских лодок, вторая держится у другого конца сети у мыса Пирпос.

Накануне высадки, перед наступлением темноты, в Ризе прибывают из Батума оба базные транспорта (*Треввориан* и *Бурдейль*) с личным составом баз, которые немедленно приступают к разгрузке своих пловучих средств и организации пристаней и к установке, по указанию командира порта Ризе, створных и других отличительных знаков, определяющих наиболее удобные места для приставания ботов, катеров и тральщиков к берегу.

С получением извещения о времени прибытия транспортов в Ризе начальник высадки с отрядом судов, назначенных для участия в операции, выходит в ночь перед высадкой из Батума к месту назначения. По прибытии заградитель *Аюдаг* приступает к постановке сети, ориентируясь по стоящим на рейде шлюпкам с огнями, расставленным командиром порта в пунктах начала, конца и поворотов сети. Канонерские лодки занимают назначенные им места и вступают в исполнение обязанностей брандвахтенных кораблей. С момента рассвета все наличные *Эльпидифоры* выходят за линию сети для несения охранной службы по

внутренней линии, двигаясь в намеченных им участках по параллельным линиям, стараясь поддерживать шахматный порядок движения, дабы возможно равномернее прикрывать охраняемое ими водное пространство. С момента



Черт. 14. Схема расположения транспортов и линий охраны рейда Ризе во время высадки 7 апреля 1916 г.

подхода транспортов и вступления во внешнюю линию охраны конвоирующих миноносцев часть *Эльпидифоров* снимается с охраны для разгрузочных операций.

Такова в общих чертах была организация подготовки побережья и рейда высадки к операции (черт. 14).

Подготовка рейда к высадке

6 апреля, получив известие о времени прибытия транспортов, намечавшемся на рассвете 7 апреля, начальник

высадки около 22 час. 6 апреля с назначенными в операцию кораблями вышел в Ризе[1].

К моменту его прибытия в Ризе (около 2 час. 7 апреля) на рейде уже находились базные транспорты, разгружавшие из своих трюмов боты и катера. Последние со своей прислугой были заранее расписаны по транспортам, которые они должны были обслуживать. Одновременно на рейд прибыли тральщики и одна из канонерских лодок. Погода исключительно благоприятствовала операции. С приходом отставшего *Аюдага* предстояло наблюсти за правильностью постановки сетевого заграждения по выставленным командиром порта брандвахтенным шлюпкам. Однако, в назначенное время *Аюдаг* не прибыл, и это вызвало беспокойство. Предполагая, что тихоходный заградитель (6 узлов), приспособленный из старого каботажного парохода, получил какое-либо повреждение в машине, начальник высадки приказал запросить спиралью его место. После ряда вызовов *Аюдаг*, по прошествии двух часов, сообщил, что он по ошибке прошел Ризе и оказался почти у Трапезунда и, таким образом, может прибыть к месту постановки сетей лишь к 7 час. утра[2].

Это сильно осложняло дело. Сами по себе сети, весьма несовершенные в то время, технически едва ли могли, в случае прорыва подводных лодок, оказаться серьезной преградой; главная защита здесь возлагалась на линии охранных судов, но наличие сетей было серьезным моральным фактором. Личный состав транспортов и десантные войска знали о том, что рейд будет огражден сетями, и твердо верили в их действительность. Поэтому отсутствие их

[1] Посадка бригад в Новороссийске должна была начаться 1 апреля, но из-за дувшего сильного норд-веста (бора), во время которого ряд транспортов получил повреждения, пришлось перенести начало операции на 3 апреля; 4 апреля транспорты закончили посадку и вышли в море.

[2] Случай с *Аюдагом* может быть объяснен совершенным навигационным невежеством его командира. Проскочить на прямом курсе из Батума в Ризе на 20 миль, при наличии специально для заградителя поставленных шлюпок с огнями, возможно было только при полном отсутствии ведения прокладки и простейшего счисления. Впрочем, вместе с *Аюдагом* туда же проскочила и канонерская лодка *Донец*; очевидно, оба корабля шли, взаимно полагаясь друг на друга.

могло сильно сказаться на психике личного состава транспортов, в большинстве — торговых моряков, оставшихся по мобилизации на своих пароходах. Скрыть отсутствие сетей также было трудно, тем более что с рассветом, одновременно с появлением с моря транспортной колонны, со стороны Офа показался *Аюдаг*, который сигналом просил разрешения начать постановку сети.

К этому времени транспорты уже входили на рейд, защищенный только в воображении сетями. Единственно, что оставалось начальнику высадки сделать, чтобы не дать закрасться сомнению среди личного состава флотилии, это приказать передать по линии транспортов семафор «*Аюдагу* ставить вторую линию сетей», что до известной степени скрывало истинный смысл его сигнала.

Этот случай не привел к каким-либо нежелательным последствиям, но он весьма рельефно подчеркивает значение подготовки к подобного рода операциям и важность тренировки участников, чтобы не могли иметь места подобного рода явления. При наличии деятельного и бдительного противника подобный случай не остался бы неиспользованным, и подводная лодка свободно могла бы, даже не подозревая — стоит ли сеть или нет,— оказаться на рейде, наполненном транспортами. Вместе с тем, чтобы заместить отсутствие сети, пришлось до момента ее постановки двинуть в охрану все *Эльпидифоры*, даже те, которые предназначались для выгрузки десанта. Выделение таких мощных разгрузочных средств не могло не отразиться на интенсивности первого периода высадки.

ВЫСАДКА

В 6 час. утра, с прибытием на рейд транспортов, занявших места по диспозиции, началась высадка под прикрытием двух линий охраны (ближайшая — *Эльпидифоры*, наружная — миноносцы) и с общим прикрытием главными силами флота в море. Сейчас же по постановке транспортов на якорь базные транспорты отправили свои пловучие средства, согласно расписанию, по отрядам. 1-я пластунская бригада, находившаяся на первом отряде транспортов, выгружалась в вестовой части бухты, горный дивизион—

в центре и 2-я бригада — в остовой части. Штилевая погода чрезвычайно благоприятствовала высадке, и это, в первую очередь, сказалось на выгрузке лошадей, которые с ближайших к берегу транспортов выгружались вплавь. Согласно плану высадки первыми выгружались войска. Ввиду того что до конца постановки сети пришлось все наличные *Эльпидифоры* держать в охране, первые рейсы с войсками были сделаны на ботах. К концу постановки сети, когда начальник минной бригады, руководивший прикрытием, признал, что охрана достаточна, *Эльпидифоры* были отозваны и приступили к разгрузке. Сразу сказались исключительные качества этого универсального судна, которое могло за один рейс выбросить до 1 000 чел. десанта и громадное количество всевозможного груза. К 5 час. высадка была полностью закончена, и транспорты имели возможность еще засветло покинуть рейд.

Учет опыта высадки

Сводя данные этой операции, легшие в основание разработки планов дальнейших высадок, необходимо отметить следующие недостатки организации в отношении подготовки, выполнения и управления:

1. Запоздалая постановка сетей, указанная выше. Случай с *Аюдагом* показал, что необходима заблаговременная постановка сетей, хотя бы имелось опасение, что неприятель может ее наблюсти. Кроме того, желательна постановка не одной, а двух и более линий сетей.
2. Перед приходом транспортов должно быть произведено контрольное траление рейда.
3. Для урегулирования порядка движения выгрузочных средств и направления свободных по новым назначениям необходимо наличие должности «коменданта на воде»[1].
4. Для оказания помощи в случаях аварий или подрыва транспортов должна быть создана спасательная партия, обладающая мощными водоотливными средствами, спасательными плотами и т. п. Она же имеет назначением и борьбу с пожарами на транспортах (при обстрелах).

[1] По ныне принятой терминологии—«н а ч а л ь н и к   в ы с а д к и».

5. Побережье должно быть тщательно изучено, причем должны быть выяснены как площадь, удобная для своза и выгрузки десанта, так и наличие дорог, необходимых для движения обозов. В случае наличия болотистых мест, ручьев и тому подобных препятствий, эти неудобства должны быть устранены рабочими командами баз высадки или приняты во внимание при установлении мест выгрузки и соответственным образом обставлены вехами.

6. Прибрежные глубины должны быть тщательно изучены для выбора мест приставания и выбрасывания на берег *Эльпидифоров*, причем, во избежание скопления разгрузочных средств, пункты разгрузки *Эльпидифоров* и самоходов[1] должны намечаться отдельно от мест приставания ботов и других мелких пловучих средств.

7. Все побережье должно быть разделено на участки, по отрядам транспортов, и обслуживаться своими базными командами. Последние должны быть обеспечены всеми средствами, позволяющими ускорить разгрузку пристающих судов, материалами для быстрой установки и сборки пристаней (на козлах, бочках, плотах). В состав команд должны быть введены ремонтные партии для срочной починки пловучих средств и исправления их аварий.

8. Для создания связи со своим отрядом транспортов каждый участок должен иметь пост связи (семафорная и сигнальная связь), а также телефонный пост для сношений со своей базой, штабом высадки и комендантом на воде через центральную телефонную станцию.

9. Объединение всего управления высадкой в руках одного начальника высадки, с подчинением ему всех частных начальников в районе операции (начальника транспортной флотилии, начальника охраны и прикрытия и др.). Неустановленность этого принципа при высадке в Ризе создала многоначалие во время операции и внесла ослож-

[1] Род баржи с моторным двигателем большой грузоподъемности (получивший популярное имя «болиндера», по названию их двигателя), способной приставать носом к берегу и подавать на него широкую сходню. Эти суда появились уже позже высадки у Ризе и служили для разгрузки транспортов, принимая преимущественно лошадей, повозки, орудия и т. п. Были бы весьма удобны, если бы имели не столь слабый двигатель, вследствие чего могли работать лишь в тихую погоду.

нение в дело руководства, так как подчиненные инстанции не имели ясного представления о правах наличных начальников.

Действия противника

Десантные приготовления не остались в секрете от неприятеля, который, очевидно, был предуведомлен о готовящемся десанте своей агентурой. 4 апреля, т. е. непосредственно после сосредоточения отряда транспортов в Новороссийске, отряд кораблей, прикрывавший Новороссийск с моря, в составе линейного корабля *Екатерина*, крейсера *Кагул* и миноносцев, на рассвете, идя курсом на Новороссийск, заметил в утренней мгле силуэт судна, идущего тем же курсом. Сделав опознательные и получив неверный ответ, отряд лег на подозрительное судно и вскоре опознал *Бреслау*. Сблизившись на 92 кабельтовых, *Екатерина* открыла огонь из 305-*мм* орудий. *Бреслау* тотчас повернул в море и, часто меняя курсы, чтобы сбить наводку, увеличил ход и через час скрылся за горизонтом. Присутствие *Бреслау* в столь необычном месте[1] свидетельствовало о том, что ему было известно место посадки десанта и сосредоточение здесь транспортов. Зная, что флот будет связан конвоированием, *Бреслау*, повидимому, намеревался держаться той же тактики, которая сорвала в свое время операцию закупорки Зунгулдака. В тот же день миноносец *Строгий*, находясь в очередном крейсерстве у берегов Лазистана, в районе Ризе—Сюрмене, обнаружил по курсу подводную лодку, которую успешно таранил, пройдя над ней, причем перископ лодки прочертил по борту миноносца. По осмотре винтов миноносца одна из лопастей оказалась поврежденной от удара об корпус лодки[2].

---

[1] Накануне *Бреслау* появлялся у берегов Лазистана и обстреливал русские позиции у Офа.

[2] Это была большая подводная лодка *U-33*, специально направленная сюда для действий на путях между Батумом и Ризе и уничтожения транспортов, подвозивших снабжение Приморскому отряду. Находясь с 1 апреля в районе Трапезунда, она 4 апреля вышла к Сюрмене для атаки замеченных здесь транспортов. В момент перед самой их атакой лодка была замечена дозорным миноносцем *Строгий*, который бросился ее таранить. Миноносец буквально подмял ее под себя,

В день самой высадки, 7 апреля, в районе Хамуркана, т. е. на линии берегового фронта, миноносец *Стремительный*, около 11 час. также обнаружил лодку, которая, якобы, выпустила две торпеды в конвоируемый им транспорт. Одновременно летчик, находившийся в разведке у Ризе, заметил лодку в подводном состоянии, направляющуюся к району высадки, на которую он сбросил бомбу, и привлек миноносцы. Таким образом, создавалось впечатление, хотя и ложное, что противник развернул свои подводные силы для противодействия и осведомлен о намеченном десанте.

Подтверждение этому дают и факты на сухопутном фронте. Так, придерживаясь до этого времени оборонительной тактики, турки за три дня до высадки пластунских бригад перешли к активным действиям и угрожали прорвать фронт Приморского отряда. Было ясно, что они получили подкрепления из Трапезунда и спешили нанести удар до прибытия подкреплений к отряду Ляхова.

Переброска части десанта в Хамуркан

Подтянув резервы и с трудом сдерживая неприятеля, Ляхов срочно сообщил и ген. Юденичу и адм. Эбергарду о тяжелом положении фронта и о необходимости выполнить перевозку десанта к Офу без замедления.

Как сказано выше, высадка намечалась в Ризе, откуда войска должны были итти на фронт берегом. Теперь, под влиянием реальной угрозы, сухопутное командование переменило свое намерение и уже в момент выполнения операции высадки потребовало, чтобы сейчас же бригады были переброшены на фронт. Просьба эта кончалась сообщением, что «необходима крайняя срочность доставки, обстановка не допускает отсрочки».

согнул ей перископ, но упустил момент сбросить на нее имевшиеся на корме глубинные бомбы. Это спасло лодку, которая получила от таранного удара такие повреждения, что вынуждена была немедленно прервать операцию и вернуться в Босфор, где встала на продолжительный ремонт. Этот случай очистил район от подводной опасности как раз к моменту высадки пластунских бригад у Ризе. Других лодок здесь не было.

Ген. Юденич, находившийся на корабле начальника высадки, получив тождественное донесение, подкрепленное затем личным докладом Ляхова по телефону, счел положение угрожающим и решил принять все меры, чтобы в тот же день доставить на фронт хотя бы одну бригаду без обоза. Однако, остановить высадку, бывшую в полном разгаре, было невозможно. Пользуясь хорошей погодой, транспорты быстро выкидывали людей, лошадей, артиллерию, грузы на берег, где все это было перемешано и требовало известного времени для приведения в боевую готовность. Приостановить выгрузку и перебросить оставшееся на транспортах в район фронта к Хамуркану, значило бы привезти туда людей без снаряжения, лошадей без фуража, и наоборот.

По совещании Юденича с начальником высадки было решено продолжать высадку до конца, тем более что этому благоприятствовала погода, а затем перебросить одну из бригад (людей без обоза) к Хамуркану. Начальник высадки брался выполнить эту операцию и просил лишь сношений с морским командованием для получения разрешения и необходимого прикрытия. Еще до принятия этого решения пришел ответ морского командования на просьбу ген. Ляхова.

Командующий флотом, имея сведения от начальника транспортной флотилии, что он кончит разгрузку к 17 час., и считая своей главной задачей обеспечить возвращение разгруженных транспортов в Батум и Поти, отвечал: «Обращаю ваше внимание на недопустимость посылки пароходов в Хамуркан при наличии неприятельских подлодок и когда средства флота заняты более сложной операцией».

Вызванный ген. Юденичем начальник транспортной флотилии адм. Хоменко на просьбу выделить несколько транспортов ответил отказом за невозможностью отменить уже сделанные распоряжения о возвращении транспортов в намеченные базы, указав, что флотилия выполнила порученное ей дело и должна продолжать без перебоя грузовые перевозки. На доводы, что этого требует серьезное положение на фронте, ради чего была предпринята вся операция, адм. Хоменко снова сослался на невозможность

для него отменить полученные приказания командования и предложил вести переговоры с этим последним.

После этого флотилия в 17 час., закончив выгрузку, ушла под охраной миноносцев. На рейде Ризе остался начальник высадки, 8 тральщиков типа *Эльпидифор* и несколько мелких судов, находившихся в его распоряжении. Обсудив с ген. Юденичем создавшееся положение, начальник высадки предложил использовать для переброски одной бригады имеющиеся в его распоряжении *Эльпидифоры*, которые могли принять на короткий переход требуемое число людей с их снабжением на себе. Необходимо было получить охрану в пути. С этой целью в 17 ч. 40 м. начальник высадки сообщил морскому командованию по радио, что «Юденич просит, не откладывая, перевезти одну бригаду в Хамуркан на тральщиках, придавая этому большое значение». Ввиду неполучения ответа, радио было повторено, с добавлением просьбы сообщить, какая охрана и прикрытие будут даны на пути Ризе—Хамуркан. Чувствовалось, что каждый час задержки сильно осложнит выполнение этой дополнительной операции. Особенно важно было воспользоваться условиями погоды (почти штиль), которая могла в условиях этого района быстро смениться непогодой. Пользование *Эльпидифорами*, нагруженными войсками, в таком случае совершенно исключалось. Даже при наличии средней волны 4—5 баллов, приставание к берегу непосредственно (ценнейшая десантная особенность *Эльпидифоров*) было бы невозможно, что при отсутствии перегрузочных средств—ботов, которые взять с собой было немыслимо, лишало переброску всякого смысла.

Эти соображения, переданные начальником высадки, считавшим себя поставленным в необходимость предупредить Юденича об условиях, при которых операция возможна, побудили последнего послать командующему флотом в 18 час. радио следующего содержания:

«Высадка пластунов в Ризе была обусловлена необходимостью перевозки одной бригады в тот же день дальше, до Хамуркана. До сего времени никаких распоряжений о дальнейшей перевозке нет. Благоволите сообщить, когда таковая будет произведена. Турки против Ляхова усиливаются

и несколько раз переходили в наступление, а пластуны бесцельно стоят на берегу, ожидая перевозки».

Ответ командующего флотом гласил:

> «Перевозка в Хамуркан на *Эльпидифорах* может считаться обеспеченной при большом числе миноносцев, которые могут быть сосредоточены и действовать после проводки транспортов в Поти и Батум и возобновив запасы топлива. Однако, если обстоятельства требуют перевозки теперь, то она будет прикрыта от возможного появления неприятельских крейсеров. Предупреждаю, что при наличии в Хамуркане подводных лодок и при малом числе миноносцев вероятен случай потери от одной атаки целых батальонов. По моему мнению, лучше выждать очищения моря, если невозможно продвижение войск по суше».

Из последующего обмена радио между штабом командования и штабом начальника высадки выяснилось, что адм. Эбергард не считает возможным выделить миноносцы. Штаб сообщал:

> «Предупредите Юденича и Ляхова, что прикрытия в воскресенье и понедельник не будет (т. е. в этот и следующий день), со вторника—непрерывно».

Это означало, что переброска морем в эти дни не может быть осуществима, и так как сухопутному командованию надо возможно скорее перебросить бригады на фронт, то оставалось только немедленно направить их берегом. Движение это частью обозов уже началось, но при наличии единственной очень плохой дороги по берегу, прибытие на фронт затягивалось на два или три дня. Между тем, в вечернем сообщении Ляхов подтверждал серьезность положения и снимал с себя ответственность за удержание фронта.

Надеясь все же добиться согласия морского командования и видя, что флот занят прикрытием уходящих транспортов и считает десантную операцию делом конченным, Юденич прибег уже к дипломатическому приему того времени, обычно дававшему результаты. Посланная им новая радиограмма била в этом направлении:

> «Главнокомандующий находит необходимым во все время операции продолжать охрану флотом побережья, чтобы обеспечить войска от обстрела неприятельских кораблей».

В сущности, она означала, что сухопутное командование считает операцию незаконченной и ставит командованию флотом на вид, что фактически цель операции не достигнута.

Вызов был принят, и ответ гласил:

> «Прошу вас донести августейшему главнокомандующему, что успешная морская перевозка в 2-дневный срок войск из Новороссийска в Ризе достигнута без потерь, напряжением всех сил флота, и, я надеюсь, доказывает твердое стремление флота всеми мерами облегчить труды нашей армии».

Обмен телеграммами был внезапно переведен в совершенно иную плоскость. В 23 ч. 25 м. того же 7 апреля командованием было получено радио:

> «Вышел на *Александре Михайловиче*[1] с первой бригадой пластунов на тральщиках Хамуркан. К рассвету пришлите на короткий срок миноносцы в охрану. Юденич».

Поставленному перед совершившимся фактом командованию оставалось лишь отдать немедленное приказание:

> «Перевод транспортов на север отменяется. Начальнику минной бригады со своими миноносцами итти охранять *Эльпидифоры*. Флот в прикрытии».

Обстоятельства, побудившие Юденича на этот шаг, были таковы.

Еще днем, во время только что начавшихся переговоров, вернувшиеся с берега чины штаба Юденича донесли, что дорога забита обозом и движение войсковых частей будет очень затруднено. Командующий кавказской армией обратился к начальнику высадки с вопросом, допускается ли им возможность воспользоваться ночным временем для переброски бригады на тральщиках и можно ли эту переброску произвести, приняв необходимые меры предосто-

---

[1] Флагманский корабль начальника высадки, где находился Юденич со штабом.

рожности при помощи имеющихся в распоряжении начальника высадки средств охраны.

В случае убежденности начальника высадки в осуществимости такой переброски, Юденич брал на себя ее решение.

Будучи одновременно начальником прибрежного района и зная обстановку на море, адм. Каськов представил следующие соображения и план действий:

1. Обнаруженные утром в районе высадки неприятельские подводные лодки в течение дня себя ничем не проявили, и можно думать, что обилие средств охраны (миноносцы, тральщики, сети и пр.) заставило их отказаться от атак. В случае, если бы они продолжали наблюдение за районом, то уход всех крупных транспортов должен был убедить их в окончании операции. Отсутствие объектов для атаки должно было побудить лодки итти на восток в надежде найти случай для нападения в местах скопления транспортов или вернуться в базу, по крайней мере, на ночь.

2. Присутствия в море неприятельских крейсеров, судя по проходящим радиопереговорам частей действующего флота, не обнаружено. Не обнаружено также их присутствие радиостанциями, следящими за воздухом.

3. Ночной переход тральщиков, при условии быстрой посадки одних людей под вечер, с берега непосредственно, вполне возможен и безопасен. Тральщики идут в ближайшем, как позволят глубины, расстоянии от берега (до 2 кабельтовых).

4. Средствами охраны от подводных лодок явятся: посыльный корабль *Александр Михайлович* (флаг), посыльное судно *Летчик*[1], наличные гидросамолеты. Для освещения района у Хамуркана будет послан к Трапезунду миноносец Батумского отряда, находящийся в очередном обходе побережья.

5. В случае обнаружения подводной лодки, она будет отогнана охраняющими кораблями, идущими мористее, и ее атака на большом расстоянии проблематична. При обнаружении больших кораблей неприятеля таковые

[1] Старый номерной миноносец, имевший назначение состоять при местном отряде гидроавиации для оказания содействия снизившимся и поврежденным самолетам.

будут опознаны заблаговременно, и тральщики, подойдя к берегу вплотную, успеют произвести высадку до подхода неприятеля, чему будет способствовать отсутствие грузов.

К этому начальник высадки добавил, что, в случае решения Юденича выполнить эту перевозку, он не сомневается, что командование флотом пришлет миноносцы для охраны. Относительно же места высадки было высказано, что оно должно быть выбрано ген. Ляховым, но не в непосредственной близости к фронту, так как артиллерийское прикрытие, которое могут дать сопровождающие корабли охраны, недостаточно по силе огня для обеспечения района высадки от удара противника с суши.

Приказание было дано. 1-я бригада срочно была посажена на тральщики и вышла из Ризе.

Весь путь был пройден благополучно. На полдороге подошли конвоирующие миноносцы минной бригады, и, таким образом, к моменту высадки отряд получил необходимое прикрытие. Высадка протекла без всяких существенных осложнений.

Высаженные пластуны сейчас же были направлены в наиболее угрожаемые участки фронта. По совещании с Ляховым, Юденич вернулся с начальником высадки в Батум[1].

В заключение необходимо указать на то, что морское командование, стоя перед совершившимся фактом перевозки десанта в Хамуркан, повидимому, опасалось, что подобные операции могут повториться и Ляхов прибегнет к ряду перебросок своих войск по побережью[2].

---

[1] Для характеристики взаимоотношений морского и сухопутного командования в эти дни необходимо еще упомянуть о том, что для установления ясности в возможных совместных операциях будущего Юденич выразил желание иметь свидание с адм. Эбергардом. Последний ответил, что из-за неотложных дел он «принужден вернуться в Севастополь». Таким образом, свидание двух высших начальников смежных фронтов—морского и сухопутного—не состоялось.

[2] Подтверждением этому может служить, помимо приводимого радио командующего флотом, нижеследующее несколько нервное радио флаг-капитана оперативной части штаба командования того же 8 апреля в штаб начальника высадки: «Держите нас толком в курсе дела. Не понимаем, который идет рейс *Эльпидифоров*, сколько еще нужно и что вообще требуется от флота?»

Ссылаясь на необходимость сосредоточения наличных сил флота для проводки транспортов на север, командующий флотом 8 апреля, т. е. в момент выполнения перевозки пластунов в Хамуркан, послал ген. Юденичу следующее радио:

> «Долго держать транспорты и части флота привязанными к восточным портам нахожу весьма нежелательным. Прошу так расположить действия ген. Ляхова, чтобы была возможность освободить в ближайшее время прикрытие на два дня, чтобы отвести пустые транспорты на север, где они нужны для грузов западных армий».

Сама по себе эта просьба со стороны флота была совершенно понятна, так как с перевозкой сильного подкрепления Ляхов получал возможность дальнейших операций, пользуясь содействием того же Батумского отряда кораблей, в составе которого находились *Ростислав*, лодки и миноносцы. Но ссылка на транспорты являлась несколько странной, так как в тот же день 8 апреля морским командованием было дано приказание начальнику транспортной флотилии «отправлять ненужные транспорты в Мариуполь одиночно, итти по ночам», т. е. без всякого прикрытия.

И так как сухопутное начальство имело возможность это знать, то у него составлялось представление, что флот уклоняется от содействия под разными предлогами. Это также было не последней причиной недоразумений, вызывавших недоверие.

Можно предположить, что в штабе командования флотом думали, что Юденич намерен таким же образом перевезти и вторую бригаду, хотя из всех радио было видно, что разговор идет только о срочной доставке одной.

ГЛАВА XI

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ФЛОТА И ПРИМОРСКОГО ОТРЯДА ВО ВРЕМЯ ТРАПЕЗУНДСКОЙ ОПЕРАЦИИ

Одновременно с усилением Приморского отряда разведка дала сведения о значительном усилении турок подкреплениями из состава галлипольского корпуса, который, после отказа союзников от Дарданельской операции, был брошен на малоазийский театр и частью на приморское направление. Среди непроверенных данных имелись и указания о появлении в районе Трапезунда отряда германских войск в количестве 5 000 чел. Хотя последнее сведение оказалось лишь вымыслом, встревожившим командование, но наличие подкреплений из Галлиполи вскоре подтвердилось, так как среди пленных стали встречаться люди из числа этих частей. Прибытие новых сил не замедлило сказаться. Уже перед самой перевозкой пластунских бригад турки неоднократно переходили в наступление, и это, как уже было указано, вызвало со стороны Ляхова требование о скорейшей доставке пластунов на фронт. Одновременно кавказское командование потребовало усиления сил Батумского отряда вторым линейным кораблем, так как с продвижением к Трапезунду требовалось усиление огневой поддержки с моря и огня одного *Ростислава*, при необходимости оказывать поддержку центру и левому флангу отряда, уже было недостаточно. К тому же за Офом Приморское плато значительно расширялось и требовался обстрел дальних позиций.

УСИЛЕНИЕ БАТУМСКОГО ОТРЯДА КОРАБЛЕЙ

Что касается наличных канонерских лодок, то с удалением фронта от Батума их участие в бомбардировках позиций, из-за их тихоходности и слабости уже становилось

рискованным, так как в случае появления сильнейшего противника они могли быть отрезаны и уничтожены до подхода поддержки. Поэтому было решено дать на весь последующий период до занятия Трапезунда второй линейный корабль *Пантелеймон* — тем более, что его 305-*мм* артиллерия была необходима для предстоящей борьбы с долговременными укреплениями Трапезунда.

11 апреля этот корабль, в сопровождении линейного корабля *Мария*, вышел в Батум, куда прибыл 13 апреля.

К моменту его прибытия обстановка на приморском фронте была следующая.

Приморский отряд, усиленный двумя пластунскими бригадами, занимал горный хребет вдоль правого берега р. Кара-Дере, не доходя до селения Сюрмене. Неприятель занимал горный хребет левого берега той же реки, причем левый фланг его упирался в Сюрмене, лежавшее на берегу моря, у устья реки. Противники были разделены довольно глубоким ущельем, создавшим значительные трудности для перехода в наступление. Попытка Ляхова форсировать реку без поддержки флота сейчас же по прибытии 1-й бригады пластунов успехом не увенчалась: продвинувшись несколько вперед и заняв Сюрмене, части были отброшены турками назад и вернулись на прежние позиции. В распоряжении противника оказалась подвезенная полевая артиллерия, тогда как со стороны отряда огневой поддержки с моря, из-за занятости флота конвоированием транспортов после десанта, не было[1].

В результате войска уже около 6 дней занимали эту позицию. За эти дни была произведена перегруппировка сил, после чего фронт принял следующий вид:

Левый фланг (пригорный)	Центр	Правый фланг (береговой)
1-й пограничный полк	1-я пластунская бригада 2-й туркестанский полк	2-я пластунская бригада

[1] Ляхов был предупрежден, что поддержка флота возможна лишь после конца прикрытия транспортов. Однако, преувеличивая необходимость наступления до прибытия новых подкреплений к неприятелю, он без достаточной подготовки, усилив пластунами лишь свой правый фланг, предпринял новый удар «в лоб», и хотя подкрепления сыграли свою роль и правый фланг занял Сюрмене, но левый фланг не смог перейти в наступление, и это повело к неудаче.

Всего около 28 000 чел. Численность турок не выяснена, но по подсчету штаба отряда—около 20 000[1].

13 апреля, окончив перегруппировку частей отряда, Ляхов решил перейти в наступление и срочно вызвал из Батума оба корабля. В этот же день, около 22 час., *Ростислав* и *Пантелеймон* с охраняющими их миноносцами *Живой*, *Жаркий*, *Строгий* и *Стремительный* вышли из Батума в Сюрмене.

ДЕЙСТВИЯ ФЛОТА В ПОСЛЕДНИЙ ПЕРИОД ТРАПЕЗУНДСКОЙ ОПЕРАЦИИ

Утром 14 апреля, подойдя к Хамуркану, оба корабля приняли к себе сухопутных артиллерийских офицеров, снабженных картами и схемами расположения неприятельских позиций для указания мест обстрела. Ввиду того что *Пантелеймон* не принимал еще участия в обстреле побережья, *Ростислав* (его командир являлся начальником отряда), оставив его мористее, сам подошел к берегу и с расстояния 10 кабельтовых продемонстрировал способ ведения огня, начав подробный обстрел ущелья р. Кара-Дере, переводя временами огонь на другие позиции по указаниям с берега, передававшимся по радио. В 13 час., по сигналу с *Ростислава*, *Пантелеймон*, подойдя на 12 кабельтовых к берегу и развернувшись левым бортом, с застопоренными машинами открыл огонь из 152-*мм* артиллерии по склонам левого берега Кара-Дере и по селению Сюрмене. Несмотря на то что турки упорно задерживались на позициях, Ляхов, не ожидая результатов бомбардировки, двинул войска в наступление. Эта преждевременная поспешность в боях этого и последующего дней привела к излишним потерям (около 1 100 чел. убитых и раненых).

Сломив около 14 час. сопротивление турок, войска, предшествуемые огнем кораблей, развили энергичное преследование отступавшего противника. Благодаря сравнительно открытой местности, с кораблей в стереотрубы и бинокли

[1] После занятия Трапезунда выяснилось, что численность турецких войск, действовавших на приморском направлении, не превышала 12—14 тысяч.

были хорошо видны все перипетии боя, что позволило обоим кораблям вести прицельный огонь по всем скоплениям неприятеля при его попытках задержаться в удобных местах. С темнотой наступление было приостановлено, причем войска, заняв Сюрмене, продвинулись вперед на 8 *км*. За день кораблями было израсходовано:

Ростиславом	540	152-*мм* снарядов
Пантелеймоном	630	152-*мм* «

Все время обстрела корабли находились под охраной от подводных лодок 4 миноносцев и 5 *Эльпидифоров*. На ночь оба корабля с теми же миноносцами отошли в море. К утру оба корабля снова подошли к берегу. Получив по радио приказание обстрелять район реки Якун-Дереси, *Ростислав* в 7 ч. 30 м. открыл огонь по склонам, где можно было заподозрить наличие противника. В 8 час., когда по радио стали поступать более точные указания и войска перешли в наступление, открыл огонь и *Пантелеймон*, сперва по той же реке, а затем, по мере продвижения войск, перенося огонь по различным группам отступавшего противника. В 14 час. войсками была занята деревня Калкос, где противник пытался задержаться, но был вынужден огнем кораблей быстро отойти к селению Арсени-Искелеси. В 18 час. это селение было также занято Приморским отрядом. Таким образом, за этот день Приморский отряд продвинулся еще на 12 *км*, установив фронт в 15 *км* от Трапезунда.

По отзывам командиров стрельба в этот день велась значительно хуже, чем накануне, как из-за отсутствия связи с берегом, ввиду быстрого продвижения войск, так и из-за необследованности местности; у назначенных для ориентировки кораблей артиллерийских офицеров кроки местности были рассчитаны на два дня наступления, тогда как это пространство, при поддержке корабельного огня, было пройдено к 14 час. первого же дня наступления.

Вечером того же 15 апреля было получено приказание Ляхова обоим кораблям итти в Батум[1].

[1] Вернувшись 16 апреля в Батум, оба корабля простояли там до 19-го, когда были вызваны к Трапезунду, чтобы присутствовать при торжественном входе войск в город.

Отсылка обоих кораблей перед заключительным ударом на Трапезунд, где Ляхов ожидал сильного сопротивления со стороны крепости и ее укреплений, казалось бы, в корне противоречила смыслу и обстановке операции.

Повидимому, решив ограничиться лишь содействием миноносцев, Ляхов намеревался взять Трапезунд эффектным штурмом с суши, тем более что после успеха у Кара-Дере войска проявили исключительный порыв. В предвидении особенно решительных боев за самый Трапезунд и придавая весьма серьезное значение его укреплениям, Ляхов решил сдержать наступательное рвение войск и остановиться, чтобы накопить силы для окончательного удара. Это дало возможность отступавшим туркам оторваться от преследующих войск и отойти к Трапезунду, который решено было немедленно эвакуировать.

Как оценивалась обстановка Ляховым и его штабом в момент оставления турками Трапезунда, можно видеть из помещаемого ниже документа — телеграммы находившегося при Ляхове для связи с морским командованием офицера оперативной части штаба флота (лейт. Веселого), где он сообщает флаг-капитану штаба Кетлинскому обстановку на фронте к полночи на 18 апреля вместе с намеченным планом морской части операции «штурма» Трапезунда[1].

НАОПЕРУ

(отправлена 18 апреля в 0 ч. 50 м. Получена 18 апреля в 7 ч. 04 м.)

(Дело № 19070)

«В бою на реке Кара-Дере турки были сильно побиты; благодаря настойчивому безостановочному преследованию они не имели времени оправиться и задержаться на нескольких позициях. Теперь турки настолько деморализованы, что даже офицеры лучших, только что прибывших, галлипольских полков добровольно сдаются. Дойдя сегодня до линии Месолай—Изи—Мегалла—Каоштол (?), захватив, таким обра-

[1] Из этого документа видно, что в штабе Ляхова даже наличные морские силы, находившиеся в распоряжении Приморского отряда, считались недостаточными для операции против Трапезунда, которая рисовалась в виде сложного комбинированного удара армии и флота с демонстрациями высадки десанта и пр.

зом, ключ позиции — высоту 1 447 и имея передовые части правого фланга на высоте мыса Кавата, ген. Ляхов остановился, чтобы наладить связь и остановить войска, не желавшие прекращать преследования. Ляхов предполагает 19-го перейти в наступление и с рассветом, взяв город, 21-го иметь правый фланг у... (?). По показаниям офицеров-перебежчиков, в районе Боз-Тепе имеются 4—152-*мм* и 2—120-*мм* пушки. Будто бы больше готовых батарей к осту от города нет, о вестовом же районе ничего не знают. Далее, будто бы недавно подвезены, но не установлены две 305-*мм* пушки. В зависимости от всего этого предполагаются следующие действия флота: *Ростислав* и *Пантелеймон* 18-го поддерживают наступление. 20-го и 21-го и далее этих двух кораблей также будет достаточно для содействия войскам. Для борьбы с береговыми батареями в это же время необходим еще один корабль, которому, вероятно, сможет помогать *Пантелеймон.* В случае благоприятной погоды, с 18-го числа начиная, гидро из Ризе обследуют морские подступы к Трапезунду, производят разведку его приморских батарей, охраняют корабли от подлодок, и один, если окажется возможным, корректирует стрельбу кораблей по морским батареям. Для охраны кораблей истребители переходят 18-го в Арсени-Искеллеси и, в случае благоприятной погоды, базируются сперва на этот пункт, а со временем на имеющуюся малую гавань в Трапезунде. Корабли пополняют запасы в Батуме, миноносцы—в Ризе, для чего меры принимаются. Ввиду недостаточности времени для организации настоящего десанта, 21-го перед рассветом несколькими малыми транспортами и *Эльпидифорами* производится демонстрация высадки у Платаны. По предварительным сношениям эти предложения, вероятно, будут осуществлены. Окончательно об этом донесу завтра из Батума, куда выхожу сегодня ночью» (разрядка всюду наша.—*Н. Н.*).

Документ этот едва ли требует комментариев. Для ясности укажем, что сведения перебежчиков о наличии на обороне Трапезунда всего 6 пушек совершенно подтвердились по занятии города.

Падение Трапезунда

Пользуясь передышкой, турки, уничтожив наскоро что было возможно из оборонительных средств, в ночь на 16 апреля очистили город. Вместе с войсками ушло все турецкое население, так что город остался брошенным. Это положение длилось два дня. 18 апреля греческое население, опасаясь штурма и обстрела с моря, послало Ляхову депутацию с просьбой не бомбардировать оставленного турками города. От этой депутации Ляхов и узнал, что «Трапезунд пал»[1].

Значение Трапезунда для операций кавказской армии

С занятием Трапезунда кавказское командование решило создать здесь мощную базу с достаточным запасом продовольствия и боезапасов для питания кавказской армии. С этой целью было приказано для прикрытия ее и создания здесь сильного опорного пункта для операций армии образовать мощную круговую позицию с достаточно обеспеченным приморским фронтом, способным дать оборону со стороны моря. Намерение командования было использовать Трапезунд как для дальнейших действий по побережью, так и в глубь страны. Создание приморской обороны сухопутное командование просило флот взять на себя.

Ссылаясь на то, что в предварительных, еще до занятия Трапезунда, обсуждениях совместно с сухопутным командованием вопроса о превращении этого города в опорную базу для дальнейших действий армии обеспечение его средствами обороны брала на себя кавказская армия, адм. Эбергард 21 апреля отвечал:

[1] В своей реляции о событиях 17—18 апреля Ляхов очень неясно говорит об обстоятельствах «падения» Трапезунда. Указывая, что «войска левого фланга повисли над шоссе и тем вынудили турок спешно отступить», Ляхов совершенно умалчивает о том, что происходило на его правом морском фланге, где находился Трапезунд. Об эпизоде с депутацией, конечно, не сообщается. Мы имеем все данные думать, что в отказе от содействия флота после 15 апреля Ляховым руководила исключительно ревность к тому, что флот разделит лавры победы и, пожалуй, будет главным фактором падения столь долго добываемого Трапезунда.

«Флот никаких средств для создания этой обороны не имеет и, что можно, уже выделил на западный фронт. Господство нашего флота на море обеспечивает Трапезунд с моря, как и все наши берега и порты. При этом возможен неожиданный набег неприятельских крейсеров, подобно появлению недавно *Бреслау* у Хамуркана 3 апреля 1916 г., но, как показывает опыт, подобная случайность не может иметь серьезного значения. Для возможности организовать правильный подвоз снабжения для армии непосредственно в районе Трапезунда необходимо устройство военного порта в Платане, как единственном подходящем месте к западу от Ризе. Это исполнимо лишь только в том случае, если Платана и ее рейд не будут под обстрелом и наблюдением турецких позиций, для чего наше расположение необходимо отнести до массива к югу от мыса Иерос. Военный порт в Платане предлагаю вооружить и организовать подобно порту Ризе, почему прошу уведомить: 1) будут ли наши позиции настолько выдвинуты на запад, 2) можно ли считать Платану достаточно обеспеченной со стороны суши и 3) берет ли на себя кавказская армия ее оборону с суши в случае организации в Платане военного порта, подобного Ризе. Оборона Платаны с моря будет поручена командиру военного порта».

Необходимо отметить, что для обеспечения Трапезунда с суши фронт был продвинут до Платаны и далее продвигаться сухопутное командование не предполагало, решив ограничиться полученным здесь плацдармом. С овладением Трапезундом кавказская армия, действовавшая на эрдзинжанском и других направлениях, получала ту дорогу на Эрзерум, которая позволяла организовать подвоз снабжения морем и которой в свое время пользовались для того же турки. С овладением Эрзерумом сухопутная коммуникационная линия настолько удлинилась, что пользоваться этим путем снабжения уже было невозможно. И так как главный театр борьбы был внутри Малой Азии, то на ближайший период, впредь до решительных успехов здесь, сухопутное командование считало задачу на приморском направлении законченной. Район Платаны считался предельным, и выдвигаться за него Юденич не желал.

Поэтому предложение Эбергарда сделать Платану портом для подвоза столь нужного для армии снабжения

в корне расходилось с планами кавказского командования. Это, во-первых, удлиняло путь подвоза на 20 *км*; во-вторых, путь от Платаны до Трапезунда лежал по берегу и был угрожаем с моря, и, наконец, в-третьих, предложение выдвинуть фронт за мыс Иерос в значительной степени расширяло тот укрепленный район, вокруг которого должна была быть создана серьезная укрепленная позиция для уверенной защиты Трапезунда. На такую оборону не имелось ни войск, ни технических средств.

Сухопутное командование твердо стояло за создание порта в Трапезунде, несмотря на все морские неудобства этого порта — открытость рейда с востока, отсутствие гавани, — и на этом настояло. В дальнейшем, когда такой порт был здесь образован, инициаторы проекта убедились, что преимущества были не на стороне Трапезунда.

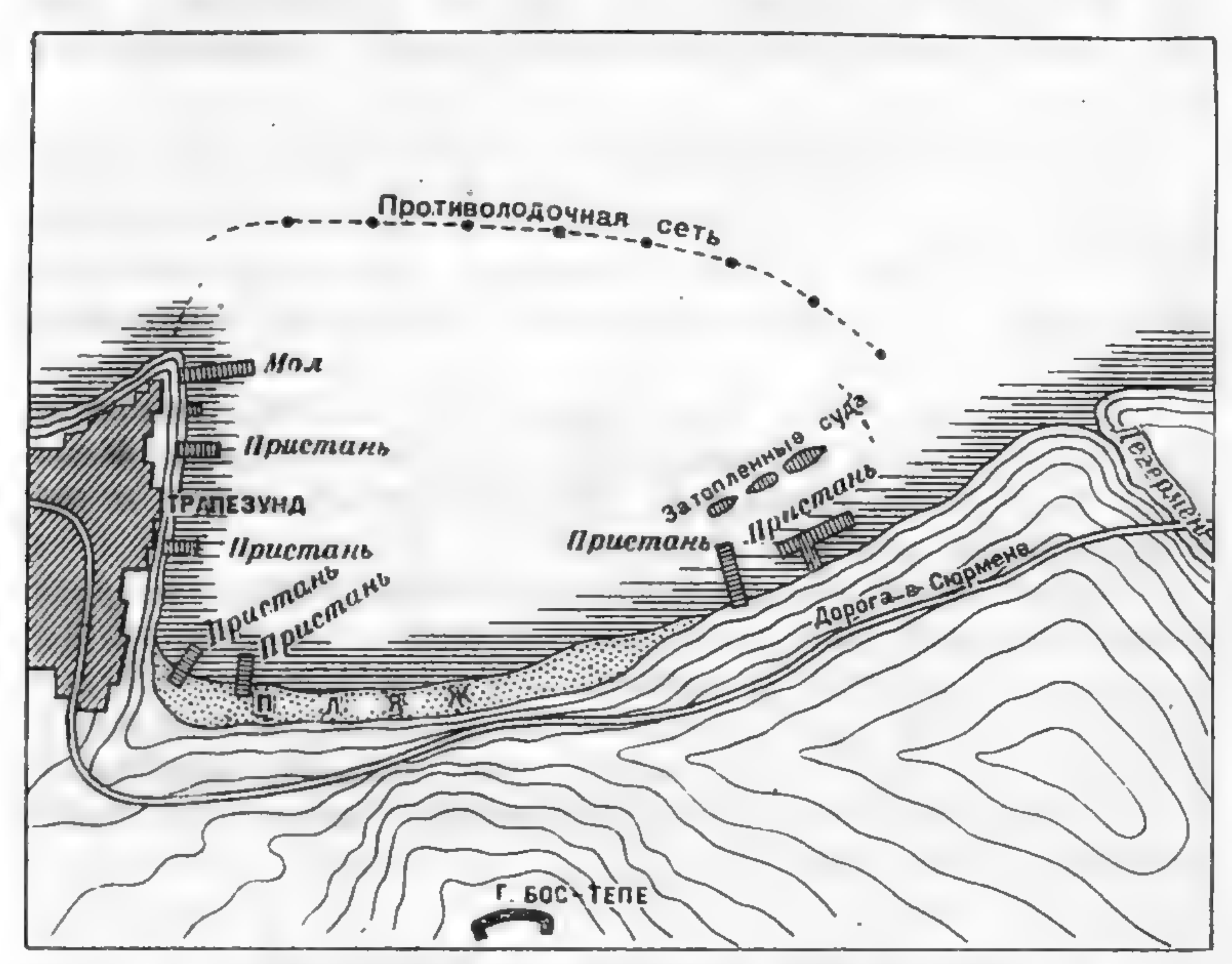
С этой стороны морское командование было право. Но, с другой стороны, весь опыт совместных действий на этом фронте указывал на то, что сухопутное командование не доверяло заверениям морского, что «господство флота на море обеспечивает армию с моря».

НОВОЕ УСИЛЕНИЕ СИЛ ПРИМОРСКОГО ОТРЯДА И СОГЛАСОВАНИЕ ЗАДАЧ ФЛОТА И АРМИИ

Когда по занятии Трапезунда было выяснено, что наличных сил Приморского отряда недостаточно для уверенного удержания всего намеченного плацдарма, кавказское командование потребовало от ставки выделения сюда подкреплений в составе двух пехотных дивизий. В середине апреля ставка сообщила, что просимые дивизии будут даны, и предложила договориться с командованием флота об их перевозке и высадке. В целях избежать недоразумений, подобно имевшим место при перевозке и высадке пластунских бригад, морское командование настояло, чтобы наиболее существенные вопросы были согласованы заранее. 1 мая в Батуме состоялось совещание представителей обоих штабов, на котором было достигнуто новое соглашение:

1. Пункты высадки десанта устанавливаются по усмотрению морского командования.

2. Ввиду недостаточности средств флота и транспортной флотилии на время перевозки и высадки десанта: а) прикрытия побережья Анатолии и движения транспортов вдоль берега производиться не будет; б) флот освобож-



Черт. 15. План трапезундского порта после его занятия с показанием устройства временной военной гавани для разгрузки транспортов.

дается от необходимости выделять силы для огневой поддержки сухопутных операций; в) перебросок дополнительных частей десанта, подобно бывшим 8 апреля из Ризе в Хамуркан, сухопутное командование не потребует.

3. В предвидении прекращения транспортной деятельности на время перевозки и высадки, период, предшествующий этой операции, должен быть использован для усиленного накопления запасов снабжения как для Приморского отряда, так и для кавказской армии, получающей снабжение через Трапезунд.

4. Исходя из заявленных потребностей в снабжении, создание необходимых запасов может быть закончено к 14 мая, а потому операция перевозки первой дивизии может состояться не ранее 14—18 мая.

5. Высадка производится в районе Трапезунда, причем выбор мест высадки принадлежит командованию флотом.

6. С прибытием подкреплений сухопутные войска занимают горный массив к югу от мыса Иерос и надежно обеспечивают район Платаны, для устройства в ней[1] и в самом Трапезунде порта, могущего служить как базой для прикрывающего этот район флота, так и портом, питающим армию.

7. Флот берет на себя вооружение и обслуживание приморского фронта Трапезунда, причем этот фронт находится в ведении командира Трапезундского порта и начальника его морской обороны[2].

В конце апреля ставка уведомила, что в первую очередь подлежит перевозке 127-я пех. дивизия в составе 18 000 чел., 2 100 лошадей, 36 орудий, 200 голов скота, 800 повозок и 50 000 пудов фуража и грузов; вслед за нею такой же перевозке подлежала 123-я пех. дивизия приблизительно того же состава. Срок второй перевозки намечался на 1—2 июня.

Подготовка к десанту у Трапезунда

В соответствии с этим заданием, морское командование дало указания относительно предстоящей перевозки:

1. Порт посадки—Мариуполь.

Выбор этого порта диктовался следующими соображениями:

а) Расположенный в глубине Азовского моря, порт этот не находился в сфере театра военных действий и в этом отношении не мог быть угрожаем со стороны неприятеля,

---

[1] От устройства порта в Платане, помимо приведенных выше соображений, отказались еще и по причине наличия вблизи ее к западу ряда небольших бухточек, удобных для стоянок неприятельских подводных лодок.

[2] Приложение 10.

подобно Новороссийску. С появлением у противника больших подводных лодок, порты Черного моря становились не безопасными для сосредоточения большого числа транспортов, особенно во время их входа и выхода. Кроме того, даже при надежной охране транспортных отрядов миноносцами и гидросамолетами, неприятельские подводные лодки все же имели возможность вести постоянные наблюдения за операцией, осведомляя свои главные силы о движении и курсах транспортов.

б) Как порт, Мариуполь обладал неограниченной причальной линией, позволявшей всем транспортам, назначенным для принятия дивизии, производить посадку одновременно. Все транспорты могли вмещаться в гаванях за молами и, таким образом, не зависеть от условий погоды. В отношении последней Мариуполь не подвержен буре, подобной новороссийской, которая была причиной ряда аварий транспортов в предшествующую перевозку пластунских бригад, чем фактически была задержана операция на два дня.

в) С точки зрения соблюдения секретности операции, Мариуполь, как порт, отдаленный от прифронтовых районов, позволял создать наиболее затрудненные условия для неприятельского шпионажа прекращением телеграфных и почтовых сношений, а также пассажирских сообщений по железной дороге и морем на все время операции. Этому же благоприятствовало и изолированное положение порта от города.

Таким образом, этот порт создавал существенные преимущества в оперативном отношении.

Его невыгодами были: значительное удлинение морского перехода и опасность встречи с неприятельскими подводными лодками в Керченском проливе, если бы последние оказались осведомленными о десантном замысле и времени выхода транспортов из Азовского моря[1], но невыгода первого возмещалась всеми остальными преимуществами, а предотвращение вторых всецело зависело от меропри-

---

[1] Предполагать прорыв неприятельских подводных лодок в Азовское море при наличии минных заграждений и трудностей прохода в узкой части пролива не было оснований.

тий флота, имевшего в своем распоряжении достаточные силы и средства для принятия мер предупреждения.

2. Задания транспортной флотилии — сосредоточить к моменту прибытия войск в Мариуполе необходимое число транспортов и произвести посадку, согласно выработанным планам и в возможно кратчайший срок. Во избежание огласки операции, прибытие транспортов в Мариуполь должно производиться группами, направляемыми из различных портов Черного моря и в разные сроки, под видом текущего выполнения грузовых перевозок.

3. Пункт высадки — побережье у мыса Кавата, к востоку от Трапезунда, как наиболее благоприятное в отношении условий подхода выгрузочных судов, так и в смысле размещения десанта и его грузов на берегу[1].

4. Схема выполнения. К 14 мая транспортная флотилия сосредоточивается в Мариуполе, куда к этому же времени прибывает 127-я пех. дивизия. К 16 мая флотилия заканчивает прием десанта и выходит из Мариуполя к Керченскому проливу. Одновременно прикрытие и охрана выходят туда же из Севастополя. 17 мая флотилия выходит под охраной и прикрытием флота из Керченского пролива в море и следует к анатолийским берегам. К утру 19 мая флотилия подходит к назначенному району высадки у Трапезунда и в течение дня высаживает десант. По окончании высадки транспорты под охраной и прикрытием флота уходят в море для возвращения в Мариуполь. Доведя их до Керченского пролива, прикрытие уходит в Севастополь. Общая продолжительность операции 8—10 дней.

Подготовка к высадке и ее выполнение

Общее управление подготовкой высадки и ее выполнение было в полной мере возложено на начальника высадки, который к этому времени уже развернул свою организа-

---

[1] Особенно важное условие при наличии 2 000 лошадей и 800 повозок.

цию. Ему поручалось управление всеми частями флота, выполняющими отдельные задачи во время высадки[1]. В приказании для выполнения операции командующего флотом[2] схема командования устанавливала следующий порядок взаимоотношений отдельных начальников с начальником высадки:

1. Начальник высадки управляет действиями всех частей флота во время высадки, вступая в командование с момента его сигнала о начале высадки.

2. Он определяет, по соображениям всей обстановки, время начала высадки, ее прекращения и, в случае надобности, переноса в другой, указываемый им, пункт.

3. Командующий транспортной флотилией и начальник кораблей охраны, продолжая выполнять назначенные им обязанности, строго руководствуются указаниями начальника высадки и выполняют его требования, к операции высадки относящиеся.

4. Во время и до высадки все переговоры с начальником Приморского отряда, в пределах, намеченных командующим флотом, ведет только начальник высадки.

5. По всем вопросам, связанным с высадкой, требующим решения, частные начальники сносятся только с начальником высадки; во время ее производства только он сносится с командующим флотом.

6. В случае начала работы радио начальника высадки, все остальные станции немедленно прекращают свою работу, дабы не мешать беспрепятственной отдаче распоряжений начальника высадки и его сношениям с командующим флотом.

В соответствии с этими директивами начальником высадки и флаг-капитаном его штаба кап. 2-го ранга Б. Е. Тягиным был разработан нижеследующий план выполнения операции, закрепленный в соответствующем «приказании начальника высадки».

---

[1] Приказом морского командования с 14 мая все корабли, суда и порты к югу от линии Синоп—Поти подчинялись на все время производства операций начальнику высадки в оперативном отношении.

[2] От 12 мая 1916 г. № 14. Д. № 19078.

Организация охраны

Накануне дня производства высадки назначенные тральщики протраливают весь рейд высадки, в особенности пространство, предназначенное для стоянки транспортов. Сейчас же после траления одно из отделений тральщиков провешивает линию проволочных сетей, согласно данному штабом высадки плану, устанавливает входные бочки, знаки и вешки для показания мест стоянки транспортов. Одновременно гидросамолеты Трапезундского отряда производят разведку района от Сюрмене до Платаны, а гидросамолеты отряда в Ризе — от этого последнего до Сюрмене, имея целью обнаружение подводных лодок и поставленных неприятелем заграждений. С рассветом дня высадки тральщики повторяют свое траление рейда, а гидросамолеты — разведку, причем обращают особенное внимание на район по меридиану мыса Иерос. В то же время сетевой заградитель выставляет по провешенным линиям противолодочные сети.

С момента начала постановки сетей корабли, назначенные для охраны рейда, приступают к несению охраны:

а) сторожевые катера — вне сети, в 30—40 кабельтовых от берега, маневрируя большими ходами на пространстве своих участков;

б) тральщики—там же в 40—50 кабельтовых, образуя вторую линию охраны; обе эти группы кораблей составляют внутреннюю охрану рейда высадки от подводных лодок;

в) с приходом транспортов на рейд миноносцы и авиатранспорты, составляющие их охрану, отходят в море и здесь несут внешнюю охрану в районе от 50 до 80 кабельтовых.

Все три линии охраны продолжают свою деятельность до полного прекращения высадки и ухода транспортов.

Организация высадки

Опыт высадки пластунских бригад показал особенную важность **соответствия плана посадки с планом высадки**, т. е. создания такой системы

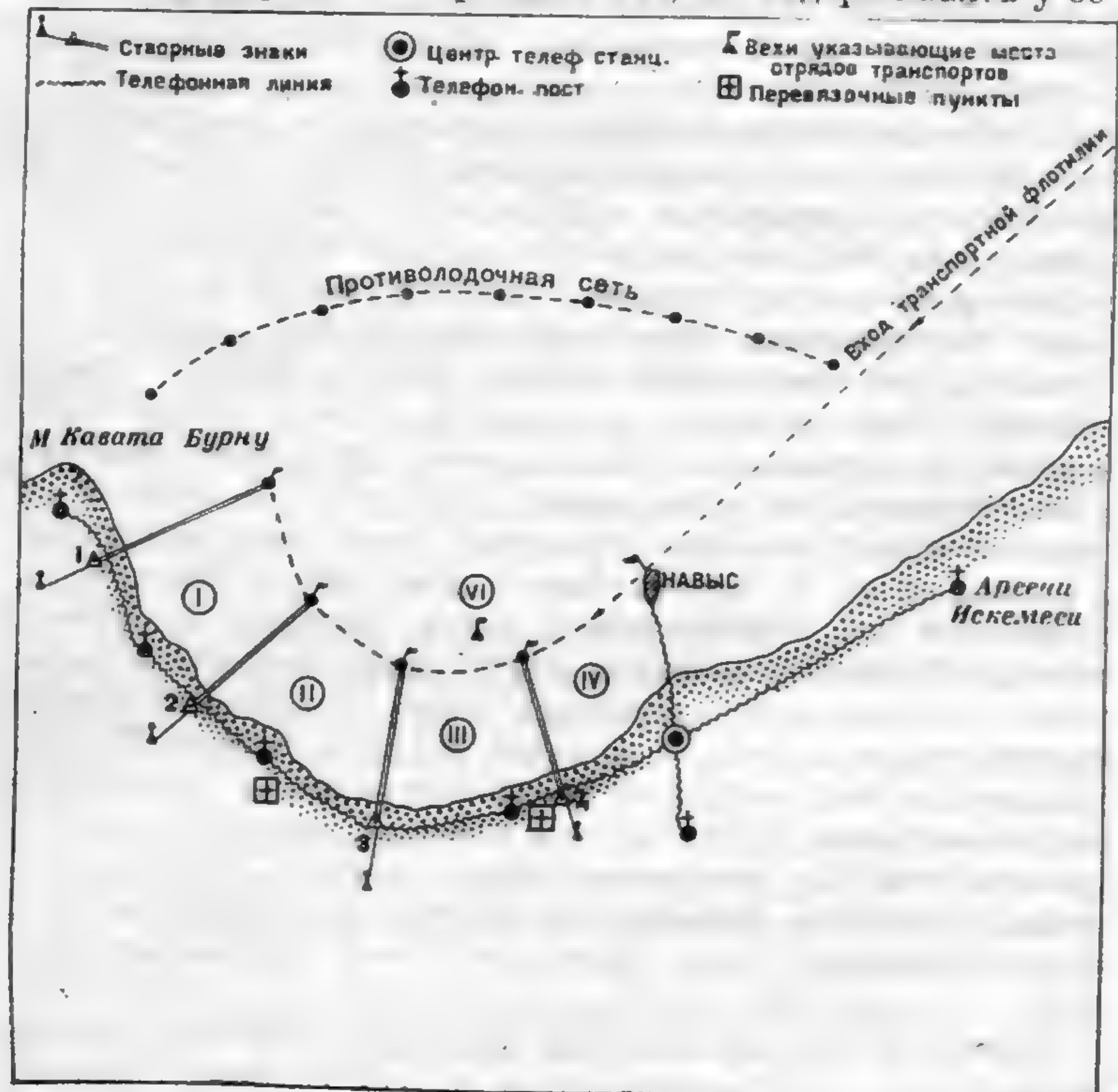
выгрузки, при которой части десанта, при своем свозе на берег, имели бы возможность как можно скорее восстановить свою боевую организацию и быть способными к немедленному походному движению. С этой целью штабом высадки было составлено соответствующее расписание частей десанта по транспортам, которое позволяло придерживаться при выгрузке планомерного своза каждой данной части в свой район выгрузки. Каждая такая группа транспортов, вмещавшая определенное тактическое соединение (полк, батарею), занимала на рейде определенное место, которому соответствовали — данный участок берега и заранее назначенные пловучие выгрузочные средства — *Эльпидифоры*,самоходные баржи, боты и катера. Места стоянки таких отрядов, которых в данном случае было четыре, обозначались специальными створными знаками с соответствующей нумерацией (черт. 16). Во избежание недоразумений, смежные створные знаки были окрашены в разные цвета. В соответствии с ними того же цвета были и флажки вех, указывающих места транспортов данной группы. Каждый участок на берегу имел свой сигнальный пост, который и поддерживал связь участка с данной группой транспортов. С началом высадки каждая группа подлежала обслуживанию своим соединением *Эльпидифоров*, самоходных барж, ботов и катеров, причем те группы транспортов, где преимущественно имелись грузы и повозки, получали большее количество пловучих средств, предназначенных для выгрузки этой категории грузов[1].

В первую очередь, на свои береговые участки должны были свозиться *Эльпидифорами* и самоходными баржами люди, причем каждый из участков имел свои места для приставания — как самодвижущихся пловучих средств, так и ботов, движущихся на буксирах катеров. Такое распределение исключало возможность взаимной помехи. В каждом районе вблизи берега держались свои буксиры,

[1] Такое распределение существенно важно для ускорения операции, особенно там, где везется много лошадей и повозок. Поэтому соединение транспортов с одинаковым грузом в группы позволяет заблаговременно произвести правильное распределение выгрузочных средств.

назначенные для стаскивания застрявших на мели или же между камней *Эльпидифоров* и самоходов.

Боты и катера должны были свозить войска и их грузы, строго придерживаясь расписания, не задерживаясь у бе-



Черт. 16. Схема оборудования рейда и побережья бухты Кавата для высадки.

рега, и по окончании назначенной им работы идти к брандвахтенным судам, где комендант на воде, ведающий управлением пловучими средствами, направлял их по новым задачам, соответственно требованиям обстановки.

Для спасения людей, в случае какой-либо аварии транспортов или подрыва их подводной лодкой, имелась в готовности особая спасательная партия из *Эльпидифора*

со шлюпками, спасательными плотами и другими средствами.

Выгрузка людей должна была производиться *Эльпидифорами* и самоходами; лошадей — самоходными баржами и ботами; орудий — ботами; повозок — самоходными баржами; грузов—ботами. При спокойном море и близости транспортов к берегу лошади должны были выгружаться вплавь.

Оборудование побережья

Все побережье высадки было разбито на участки по числу отрядов; каждый участок обслуживался своим персоналом из состава базы высадки во главе с комендантом пункта высадки. Личный состав участка высадки выставлял свои створные знаки, определяющие границы участка, и, выбрав пункты для приставания *Эльпидифоров* и ботов[1], в соответствии с особенностями берега, устанавливал временные пристани, очищал берег от устранимых препятствий, мешающих сосредоточению грузов, и выставлял свой пост связи для сношений с транспортами. Одновременно средствами базы устанавливалась на побережье центральная телефонная станция с телефонными постами на всех участках высадки и прокладывался кабель на бочку, предназначенную для корабля начальника высадки (черт. 16).

Пользование радиотелеграфом

Опыт высадки у Ризе показал очевидную необходимость создания строжайшей дисциплины в области пользования радиотелеграфом, так как при сосредоточении почти всего флота в одном районе массовые переговоры по радио отдельных начальников и частей приводили из-за «занятости воздуха» к длительной задержке передачи и приема срочных оперативных распоряжений. Отдельные корабли и начальники, занимая воздух обыденными

[1] Эти участки обозначались флагом «Т» для тральщиков и самоходов и флагом «Б» для ботов и катеров.

передачами, настолько загружали радиостанцию флагманского корабля, что последняя совершенно не могла справляться с приемом, из-за чего наиболее важные запросы и извещения приходили с большим опозданием. Затем обилие как прямых, так и проходящих радио[1] чрезмерно замедляло расшифрование, вследствие чего тот или иной запрос представлялся командованию с большим опозданием. Практика у Ризе на ряде недоразумений показала, насколько важно избегнуть «загруженности воздуха» для беспрепятственного сношения главных руководителей операции между собой. Поэтому и «приказанием» командующего флотом и «приказанием» начальника высадки для этой операции устанавливался категорический порядок пользования радио:

1) радиотелеграммы даются только в совершенно необходимых случаях, в краткой и точной форме;

2) по всем вопросам, связанным с высадкой и требующим решения, частные начальники сносятся только с начальником высадки, и во время ее производства только он сносится с командующим флотом;

3) в случае начала работы радио начальника высадки все остальные станции немедленно прекращают свою работу.

Посадка

13 мая по прибытии 127-й дивизии в Мариуполь, посадка ее была начата, причем выяснилось, что состав десанта определялся в 17 000 чел., 4 300 лошадей, 1 500 повозок и 60 000 пудов груза, что составляло на 400 лошадей, 300 повозок и 30 000 пудов груза больше, чем было заявлено сухопутным командованием в предварительных сообщениях. Кроме того, вопреки ожиданиям, полки оказались трехбатальонного состава, что потребовало переработки плана посадки, так как, согласно условию с начальником высадки, надлежало разместить войсковые части по отрядам транспортов, не нарушая тактического деления.

[1] Проходящими радио назывались те, которые принимались не станциями-адресатами. В целях нахождения в курсе дела, командование обычно требовало доклада и этих радио, что позволяло иногда судить об обстановке в том или ином районе моря.

Оборудование порта посадки

Имея около 2 *км* причальной линии, порт вполне вмещал все количество транспортов, но из-за недостатка швартовных палов (пушек) у пристаней могло швартоваться и одновременно грузиться лишь одиннадцать транспортов[1]. Вторым недостатком порта было неорганизованное снабжение транспортов водой: на всем протяжении причальной линии имелся лишь один водопроводный кран. Кроме крана, суда могли принимать воду еще с двух водяных барж, наливавшихся из того же крана. Поэтому администрации порта было срочно предложено организовать добавочный водопровод, с мощностью не менее 300 *т* воды в сутки.

Значительные затруднения встретились в деле погрузки на транспорты угля. Несмотря на его обилие, порт обладал угольной эстакадой, у которой могло грузиться лишь два транспорта; что же касается других средств для погрузки (лопат, мешков, сходен и т. п.), то в порту их совершенно не имелось, их приходилось брать напрокат у частных фирм.

Относительно усиления немногочисленных судовых команд транспортов местными грузчиками начальник флотилии в своем донесении высказал следующее:

> «Хотя у поставщиков морского ведомства имеются рабочие артели, однако, эти зажиревшие торговцы думают больше о своей выгоде, а потому предлагают рабочим такие условия, что те на работу не выходят. В праздник рабочие отказываются грузить, а подрядчики, наняв их за усиленную плату, отказывались потом платить артелям по установленной цене и этим подрывали доверие и срывали срочные нагрузки».

Утром 16 мая, закончив посадку, флотилия, вытянувшись на рейд в составе 30 транспортов, вышла в море, курсом на Керченский пролив.

Ограждение Керченского пролива

Согласно предварительному условию, при подходе к проливу флотилию должны были принимать лоцмейстерские

[1] Палы были вскоре добавлены.

катера Керченской станции, по катеру на каждый отряд. В целях наибольшей точности ориентировки в проходах среди минных заграждений пролива, по всему пространству проходного канала были расставлены на местах поворотов особые катера-оградители. Согласно походной инструкции, транспорты шли одной кильватерной колонной по-отрядно, с интервалами в 1 кабельтов между судами. На случай частых в это время года туманов, было условлено, что в проливе флотилия не будет останавливаться и будет итти без каких-либо туманных сигналов. Для лучшей же ориентировки в движении эти сигналы сиренами и рындой будут делаться катерами-заградителями. Несмотря на действительно нашедший густой туман, принятые меры в полной мере способствовали благополучному проходу транспортов, которые, выйдя из канала у Кыз-Аульского маяка, выстроились в походный порядок и под охраной ожидавших их здесь крейсеров и миноносцев легли курсом на Трапезунд (черт. 11, 12, 13).

На основании опыта предыдущего перехода Новороссийск — Ризе, походная инструкция была переработана и содержала в себе следующие указания:

1. В случае появления подводных лодок, атакованные транспорты уклоняются от атаки, поворачивая преимущественно внаружу общего строя. В крайнем случае допускается поворот вовнутрь. При уклонении от атаки или плавающих мин транспорт дает ряд тревожных свистков, после чего свистком же показывает сторону поворота.

2. В случае потопления одного из транспортов, никому из других транспортов не разрешается останавливаться для спасения людей. Это делают находящиеся при колоннах ледоколы и миноносцы, не занятые борьбой с подводными лодками.

3. В случае, если задний мателот видит, что идущий перед ним транспорт безнадежно отстает, то он не должен следовать за ним, но, обогнав его, вступать в кильватер следующему переднему, идущему в нормальных интервалах. Отставшие транспорты становятся в конец своей колонны.

4. Все партикулярные транспорты ведут переговоры по семафору. Флагманские транспорты имеют военный

свод сигналов, партикулярные — транспортный и международный своды.

5. При движении в тумане, если не видно заднего мателота, передний мателот делает губным свистком свои позывные, чтобы сохранить связь в строю.

6. При движении ночью транспорты скрывают все огни. Миноносцы обходят все колонны для проверки выполнения этого требования. В случае густого тумана, разрешается иметь гакабортный огонь с ограниченным углом света назад. При первом же ослаблении тумана эти огни закрываются.

Походный порядок

Общее число транспортов было: 27 с войсками, 1 флагманский, 2 ледокола. Походный строй — двух кильватерных колонн днем и одной кильватерной колонны ночью. Транспортная флотилия делится на 4 отряда:

1-й отряд (2 отделения)—7 транспортов — 2 полка пехоты и 4 батареи.

2-й отряд (2 отделения)—9 транспортов — 2 полка пехоты, 2 батареи и перевязочный отряд.

3-й отряд — 5 транспортов — дивизионный обоз и перевязочный отряд.

4-й отряд — 6 транспортов—парковая бригада, 2 лазарета и дезинфекционный отряд.

Переход морем

Одновременно с выходом транспортов из Мариуполя для их встречи и конвоирования были посланы командованием к Керченскому проливу крейсера *Кагул*, *Память Меркурия*, *Алмаз* и авиатранспорт *Александр I* с миноносцами. На обязанности конвоя, находившегося под общим командованием начальника минной бригады, лежала задача осветить район пролива и очистить его от неприятельских подводных лодок, если бы оказалось, что они поджидают выход транспортов.

17 мая, когда корабли конвоя заняли в проливе намеченные им районы, *Алмаз* и *Александр* I приступили к не-

сению намеченной воздушной разведки, спуская поочередно свои гидросамолеты до момента, когда транспорты окончательно миновали район Керченского пролива.

Главные силы в составе обоих линейных кораблей *Марии* (флаг командующего) и *Екатерины* составляли прикрытие, причем *Мария* прикрывала непосредственно транспорты в их движении, а *Екатерина* держалась у Босфора, поддерживая связь с дежурной у проливов подводной лодкой на случай выхода *Гебена* и других кораблей противника.

В 13 ч. 50 м. транспорты, идя одной кильватерной колонной, в числе 30 стали выходить из канала, поступая под охрану конвоирующих кораблей. Отсутствие каких-либо признаков неприятельских подводных лодок указывало, что замысел операции остался для противника неизвестным и, таким образом, перенесение пункта посадки в глубокий морской тыл сыграло свою роль.

Ввиду того что перестроение транспортов в две кильватерных колонны (как это было намечено для дневного перехода) после их выхода из пролива сильно задержало бы десант в районе, считавшемся командующим транспортной флотилией опасным, последний условился с начальником конвоирующих кораблей, что этот день флотилия будет итти одной кильватерной колонной. Вместе с тем, начальник транспортной флотилии полагал, что за этот день транспорты сплаваются, привыкнут держать расстояние и вообще приобретут навыки совместного плавания в простейшем строю, после чего будет легче перейти к установленным строям в две колонны.

Ввиду того что однокильватерный строй для дневного движения не был предусмотрен инструкцией, начальнику конвоя пришлось дать новую диспозицию кораблям охраны. В дальнейшем переходе флотилия следующий день шла в двух колоннах, ночью — в одной, как было установлено.

Весь переход был совершен благополучно. В ночь на 18 мая погода засвежела, и ветер развел крупную зыбь, от которой сильно страдали перевозимые войска и лошади.

На рассвете 19 мая открылись берега Лазистана, и с 5 час. утра начальник конвоя приказал *Александру I* и *Алмазу* начать воздушную разведку по всему району подхода к Ка-

вата-Шан. С приближением транспортов к пункту высадки десант был встречен миноносцем, под проводкой которого транспорты одной колонной стали входить на рейд высадки.

Организация охраны района высадки

К этому моменту все средства высадки уже были развернуты согласно объявленному «приказанием» начальника высадки порядку производства маневра:

1) рейд был огражден поставленной в ночь на 19 мая сетью, и входы в него были тщательно протралены;

2) внутренние линии охраны из канонерских лодок, тральщиков, малых миноносцев и охранных катеров заняли свое место по диспозиции;

3) база высадки развернула свои средства на участках берега и сосредоточила выгрузочные боты и самоходы у мест стоянок транспортов.

По мере входа транспортов на рейд освобождавшиеся миноносцы конвоя вступали во внешнюю линию охраны, намеченную в 6 милях от внутренней, причем крейсера *Кагул* и *Память Меркурия* были выдвинуты далеко на W за Трапезунд, находясь — первый в 10 милях на N от мыса Иерос, а второй — от того же мыса на 30 миль на NW. Здесь же вне видимости с берега держалась *Мария* с нефтяными миноносцами. *Екатерина* продолжала находиться у Босфора.

Высадка

В 6 ч. 30 м. с постановкой первых транспортов на якорь на своих местах, указанных вешками, начальником высадки был сделан сигнал «начать высадку». К 7 ч. 30 м., когда последние транспорты вошли на рейд высадки и встали на якорь, операция была в полном разгаре.

Согласно диспозиции транспорты стояли в две линии: в ближайшей к берегу—суда с войсковыми частями, в мористой — с обозом. Каждый отряд — против своего берегового участка.

Как и в предыдущей высадке у Ризе, в первую очередь свозились войсковые части ботами и самоходами, распре-

деленными по участкам высадки. Погода — тихая, зыбь 1—2 балла.

Однако, темп высадки в значительной степени отличался от темпа высадки пластунских бригад. Личный состав дивизии, в большинстве уроженцы внутренних губерний, незнакомые с водой и впервые очутившиеся в несвойственной им обстановке, с трудом осваивались с процедурой перехода по трапам с транспортов на самоходы и боты, что увеличивало простой разгрузочных средств у борта вдвое против предположенного. Тот же расход времени брала и высадка на берег. Последняя осложнялась и тем, что впервые примененные самоходные баржи оказались в полном грузу слишком тихоходными, а личный состав их еще не освоился с навыками приставания к берегу и недостаточно умело маневрировал

К полдню, однако, почти вся пехота и бо́льшая часть артиллерии уже были переброшены на берег. К этому моменту погода стала портиться: налетел шквал от NW, и вскоре волнение развело такой прибой, что пришлось отказаться от пользования ботами и самоходными баржами, которые стало выбрасывать на берег. Это побудило срочно вызвать из охраны часть *Эльпидифоров*, для которых еще не разыгравшийся до полной силы прибой не имел значения при притыкании к берегу.

Помимо замедления высадки, усиливавшийся все время прибой привел к тому, что на некоторых, наиболее открытых участках побережья пришлось приостановить высадку и перебрасывать десант на более укрытые, где прибой был не так силен. Это привело к большому смешению грузов и скоплению людей и лошадей на сравнительно небольших площадях. Поскольку последних можно было направлять в глубь территории высадки, первые, т. е. грузы, повозки, кухни и фураж, стали быстро загромождать берег, создавая помеху дальнейшей выгрузке и затрудняя нахождение частями своего имущества.

В некоторых случаях отдельные предметы разыскивались по два-три дня.

Недостаточность личного состава базы высадки, с одной стороны, и неподготовленность обозного персонала пехотных частей к быстрой ориентировке в изменившихся усло-

виях высадки,—с другой, сильно отразились на всей организации приемки десанта на берегу, которая была в значительной степени «смята».

К 14 час. усилившаяся волна на рейде заставила начальника высадки приостановить разгрузку, которая возобновилась лишь к вечеру и продолжалась с меньшей интенсивностью и ночью.

Около полуночи на 20 мая командование флотом получило от агентурной разведки сведения об ожидающемся выходе в море *Бреслау* с миноносцами и подводными лодками. Это побудило отдать распоряжение о том, чтобы все транспорты, которые по разгрузке предположено направлять в Батум и Поти, оставались на якоре впредь до выяснения обстановки под прикрытием всех крейсеров и угольных миноносцев. Вместе с тем сообщалось, что линейные корабли будут держаться на возможных путях неприятеля.

Сообщение это побудило начальника высадки срочно усилить охрану бухты Кавата и принять меры к обеспечению от прорыва в район высадки неприятельских легких сил и подводных лодок.

В его приказе, отданном кораблям охраны высадки, давались следующие распоряжения по охране бухт Кавата:

Обстановка

По сведениям, в море *Бреслау* с миноносцами и подводными лодками[1]. Наше прикрытие и крейсерская бригада—

---

[1] Сведения о выходе *Бреслау* и других кораблей в море оказались ошибочными. *Гебен* с 26 марта по 22 мая находился в ремонте. *Бреслау* же в этот период выходил с 3 по 8 мая для заградительных операций у Дуная и Евпатории, а затем с 30 мая по 2 июня — для доставки снаряжения и боезапасов в Синоп и Самсун. Что касается подводных лодок, то U-33 после таранения ее миноносцем *Строгий* находилась в длительном ремонте, а посланная на ее замену вторая большая лодка U-38 прибыла из Средиземного моря только 23 мая и смогла выйти в первый поход к берегам Лазистана лишь 31 мая. 25 мая из Константинополя была выслана к берегам Лазистана малая подводная лодка UB-14. Задержанная в пути свежими погодами, она только 4 июня смогла прибыть в район Трапезунда, где без успеха атаковала стоящие на рейде транспорты. 5 июня эта лодка была отозвана обратно. Таким образом, подводных лодок в этот период здесь не было.

в море на больших глубинах. Транспорты — на якоре вдоль берега от с. Арсени-Искелесси до мыса Кавата-Бурну. Самоходы, боты и прочие средства выгрузки—внутри бухты.

Организация охраны

Канонерская лодка *Кубанец* — с темнотой становится на якорь на восточном фланге, охраняя сектор от О до NW; канонерская лодка *Донец* — на левом фланге от W до NO. Тральщики, заняв линию между сетью и транспортами, несут охрану от NW до NO. В центре их—посыльный корабль *Александр Михайлович* (флаг начальника высадки). Вторую линию внутренней охраны составляют миноносцы 6-го дивизиона (вне сети), причем один из миноносцев выдвигается в дозор севернее линии мыс Кавата-Бурну—Арсени-Искелесси.

3-й, 4-й и 5-й дивизионы — в сторожевой цепи не ближе трех миль от линии транспортов.

Общие требования

1. Все боевые суда готовы к отражению торпедных атак.
2. Транспорты стоят с задраенными переборками и горловинами.
3. Все огни на кораблях и берегу закрыты.
4. Пользование радио прекращается, кроме начальника высадки.
5. Пользование ратьерами только в исключительных случаях.
6. Выгрузка продолжается без огней.

Однако, сведения о выходе *Бреслау* не подтвердились, хотя командование задержало уход транспортов до 21 мая. Сама выгрузка была закончена к 14 час. 20 мая, причем было высажено 16 840 чел., 4 208 лошадей и скота, 36 орудий, 1 385 повозок, кухонь и двуколок и 60 000 пудов груза.

21 мая в 4 ч. 30 м., по получении от командования извещения, что в море неприятельских кораблей не обнаружено, транспортная флотилия вышла в море, направляясь в Мариуполь для перевозки 123-й пех. дивизии.

Посадка и перевозка 123-й пех. дивизии

К 24 мая все транспортные средства снова сосредоточились в Мариуполе, где к этому времени по указаниям командующего транспортной флотилией в порту были устранены отмеченные выше недостатки стоянки, погрузки и угольного и водяного снабжения. Три дня было дано на подготовку и неотложный ремонт механизмов транспортов, а также на приемку угля и запасов. К 28 мая части 123-й пех. дивизии прибыли в Мариуполь и начали посадку согласно расписанию. В этот день было посажено на 12 транспортов 3 полка пехоты с лазаретами, на следующий день — 1 полк и обозы на 8 транспортов. Вследствие отсутствия при дивизии артиллерии значительно сократилось число транспортов (21 вместо 30 в первую перевозку). Посадка прошла исключительно быстро и организованно, что надо объяснить, во-первых, уже имевшимся опытом транспортного персонала и улучшением портовых условий, а главное, организацией самой дивизии и договоренностью ее командования с морским.

Не будет излишним остановиться на последнем. Опыт двух первых операций показал, что помимо чисто морской стороны в успешности операции играет значительную роль и внутренняя налаженность перевозимых частей, выражающаяся в умении приспособиться к новой обстановке как в отношении принятия на себя некоторых обязательств по содействию операциям посадки и высадки, так и по созданию внутренней организации, отвечающей морским требованиям и условиям.

Обычно сухопутное командование туго воспринимало необходимость этого, повидимому, стесняясь внести свою долю руководства в незнакомую сферу действий.

На этот раз командование 123-й пех. дивизии проявило полное стремление учесть накопленный опыт и создать «совместность» действий с флотом с первых же шагов операции, приняв участие в организации порядка погрузки и распределения частей и грузов в соответствии с тактическими требованиями, а также в налаживании внутреннего распорядка в частях на все время пребывания дивизии на транспортах.

Приказом по дивизии начальник ее ген. Довбор-Мусницкий инструктировал свои части о том, что входит в обязанности перевозимых частей и что лежит на флоте, а затем дал указания по организации внутренней службы на период посадки и перевозки.

В общем эти указания сводились к следующему:

1. Устанавливался порядок посадки и погрузки и распределения частей по транспортам, причем в помощь морскому руководству от частей заблаговременно назначались квартирьеры, являвшиеся уже вполне осведомленными о сроках, местонахождении своих транспортов и об их особенностях в смысле размещения людей и грузов.

2. Организовывалась заблаговременная доставка грузов к местам их погрузки на транспорты с указанием дорог и путей, по коим они должны следовать, чтобы не забивать портовой территории.

3. Во избежание путаницы грузов, их порчи и для охраны в каждом участке посадки (а затем и высадки) выводился специально инструктированный караул.

4. На обязанности хозяйственных органов частей лежала систематическая забота об обеспечении людей и лошадей пищей в нормальные сроки, что обычно из-за незнания условий и мест изготовления и хранения пищи приводило к продолжительным перерывам в питании, что, в свою очередь, немедленно отражалось на духе, работоспособности и энергии людей и состоянии лошадей.

5. В целях создания порядка и гигиенических условий на переходе части продолжали жить на судах в условиях, близких к их обычной структуре: на кораблях устанавливались те же дежурства по частям, выводились дневальные, устанавливался порядок самообслуживания, сношения с берегом, организовывались развлечения и пр.

6. Люди обучались главнейшим морским навыкам — надеванию спасательных поясов, хождению по трапам и спускам в трюмы, простейшим приемам погрузки и выгрузки, причем командному составу было предложено объяснять все непонятное и указывать на необходимость предосторожностей, обычных для моря.

Даже эти далеко не полные меры оказали существенное влияние на всю обстановку посадки (и отчасти высадки),

которая, как было указано выше, прошла быстро и организованно.

Переход морем

30 мая флотилия, закончив к 14 час. посадку, стала выходить из Мариуполя и направилась к Керченскому проливу, следуя тем же инструкциям, что и в первый раз. По выходе около 16 час. 31 мая из пролива, протраленного предварительно тральщиками Керченской станции, транспорты были приняты конвоем крейсеров и миноносцев.

Имевшая место воздушная разведка с авиатранспорта *Александр I* на этот раз как будто бы обнаружила присутствие подводной лодки в 7—8 милях от Кыз-Аула, причем летчик сбросил несколько бомб. Однако, дальнейших признаков противника обнаружено не было, и флотилия благополучно совершила переход морем установленными строями и под прикрытием главных сил, державшихся в море согласно прежнему распорядку.

Высадка 123-й пех. дивизии

2 июня с рассветом флотилия, встреченная на этот раз двумя миноносцами, подошла к месту высадки и в 6 ч. 20 м. стала входить двумя колоннами на рейд, становясь на свои места по вешкам. В 6 ч. 40 м. по сигналу начальника высадки началась высадка[1]. Погода тихая, прибой незначительный.

Спокойное состояние моря позволило до полдня свести всю пехоту на намеченные участки берега. Однако, продолжить тем же темпом выгрузку не удалось: засвежевший ветер развел зыбь, прибой увеличился и, несмотря на то

---

[1] Организация высадки к этому времени была развернута согласно основному плану, с введением в него флаг-капитаном штаба высадки кап. 2-го ранга Б. Е. Тягиным всех указаний опыта предыдущей высадки. На этот раз рейд был протрален до 100-саженных глубин, усилены средства перегрузки и выгрузки береговых участков баз. Сеть оставалась от прежней постановки и была проверена. Внешняя охрана была усилена воздушной разведкой, а линия миноносцев была доведена до берега вплотную, чтобы не дать малым подводным лодкам прорваться к проходам на рейд этим путем.

что к 17 час. ветер стих, сила прибоя была настолько велика, что сперва пришлось отказаться от использования ботов и самоходных барж, а вскоре и *Эльпидифоры* оказались не в состоянии удерживаться во время выгрузки на кормовых якорях.

Впрочем, на некоторых участках, более закрытых, удалось, приткнув *Эльпидифоры* к берегу и удерживая их от выброса на берег бушпритами, использовать их в качестве пристаней для самоходных барж. С некоторыми перебоями высадка продолжалась до темноты, когда уже было рискованно пользоваться этими импровизированными пристанями. Люди промокли, устали, и со всех участков поступали донесения о невозможности продуктивно работать. В 22 часа выгрузка была приостановлена. Ввиду того что погода обещала ухудшиться, пустые транспорты, в числе 12, с начальником транспортной флотилии с темнотой ушли в Батум со всей внешней охраной.

В течение дня, пока еще можно было производить воздушную разведку, одним из летчиков, якобы, была обнаружена на NNO от Каваты подводная лодка. Посланные на поиски миноносцы ничего не обнаружили, но этот эпизод, сообщенный командованию, имел свое влияние на дальнейший ход операции. Узнав, что из-за зыби гидросамолеты не могут отрываться от воды и, таким образом, воздушная разведка отсутствует, командование, считая опасным скопление транспортов на рейде, приказало пустым из них итти в Батум, что и было выполнено, как указано выше, в 22 часа. Когда же из-за темноты и прибоя пришлось приостановить разгрузку оставшихся 8 транспортов, то командование, учитывая, что с рассветом эти транспорты окажутся без внешней охраны, решило выгрузку прекратить и по радио приказало начальнику высадки с оставшимися транспортами, под охраной 6-го дивизиона, итти в Батум.

Всего было перевезено 17 825 чел., 2 197 лошадей и скота, 800 повозок и 800 *т* груза. Из этого числа невыгруженным осталось—100 повозок, 900 лошадей, 1 050 человек обозной команды и 650 *т* груза, которые были доставлены затем в Трапезунд на местных транспортных средствах. С прекращением высадки база была свернута и на следую-

щий день перевезена на тральщиках и самоходах частью в Трапезунд, частью в Батум и Ризе.

Высаженные части были сосредоточены в Трапезунде, откуда направлены на соответствующие участки фронта, охватывавшего прилегающий плацдарм, занятый Приморским отрядом.

* * *

На этом совместные действия армии и флота на трапезундском направлении могут считаться законченными. В дальнейшем главнейшие усилия были направлены, с одной стороны, на развитие оборонительных средств Трапезунда и его укрепленного района, а с другой,—на создание здесь снабжающей кавказскую армию базы и накопление необходимых для питания армии запасов.

Для обороны Трапезунда и его района с моря состав Батумского отряда был пополнен бригадой старых линейных кораблей (*Евстафий*, *Иоанн Златоуст*, *Пантелеймон*), базировавшихся на Батум. Этих сил было с избытком достаточно как для прикрытия района от *Гебена*, так и для поддержки сухопутного фронта, в случае, если бы турки предприняли операцию против Трапезунда. Однако, за дальнейший период до фактического прекращения военных действий в 1917 г. боевые действия в прибрежном районе ограничились по преимуществу мелкими столкновениями на различных участках приморского фронта, требовавшими по большей части содействия миноносцев.

Приложение 1

ГОТОВНОСТЬ ФЛОТА ВО ВРЕМЯ НАХОЖДЕНИЯ ЕГО В СЕВАСТОПОЛЕ

Охрана рейда и подступов к крепости

Степень готовности флота к выходу его в море определяется следующим:

§ 1. Быть на положении первом (пол. 1).

Машина прогрета.

Пары во всех котлах.

Канат подтянут или подан перлинь на бочке.

Корабли приготовлены к бою.

Все всё время на кораблях.

Тралящая партия протраливает выход.

Для съемки с якоря делается только сигнал «сняться с якоря».

§ 2. Быть на положении втором (пол. 2).

Машина на больших кораблях прогрета.

На миноносцах один котел под парами.

Пары для полного хода готовы на больших кораблях через два часа, на миноносцах через один час.

Если полного хода не требуется, то вслед за сигналом (пол. 2) показывается ход для дивизии кораблей.

Крейсера должны иметь на 25%, а миноносцы на 50% больше хода, чем корабли.

Корабли стоят на канатах, как обыкновенно.

Тралящая партия—под парами.

Днем офицеры и команда съезжают только по службе, вечером не более $^1/_4$ офицеров и команда в самом ограниченном количестве увольняется на берег, с условием быть обратно на судне через указанное выше время.

Для съемки с якоря делаются сигналы «приготовиться сняться с якоря» и «сняться с якоря».

§ 3. Быть на положении третьем (пол. 3).

Машина не прогрета.

Миноносцы совсем без паров.

Большие корабли и 1-я полубригада миноносцев в трехчасовой готовности к выходу в море, а 2-я полубригада миноносцев в двухчасовой.

Разрешается чистка и небольшая переборка механизмов.

Корабли — на канатах, как обыкновенно.

Увольнение офицеров и команд, как при положении втором, но сроки по положению третьему.

Для съемки с якоря делаются сигналы, как при положении втором.

§ 4. Быть на положении четвертом (пол. 4).

Часть дежурная (один крейсер и один дивизион миноносцев).

После сигнала начальники бригады крейсеров и минной делают сигналы «такой-то крейсер» и «такой-то дивизион», что означает, что эти корабли дежурной части.

Это дежурство не имеет ничего общего с дежурством по рейду и не может с ним соединяться.

Дежурная часть держится на третьем положении.

Прочий флот.

В 10-часовой готовности. (*Три Святителя, Ростислав* и другие суда с огнетрубными котлами без паров.)

Разрешается чистка и переборка механизмов с условием возможности окончания их в течение 10 час. после сигнала.

Отдельным кораблям командующим флотом разрешаются и более значительные работы.

Увольнение офицеров не более $^1/_2$, а команды по отделениям, с условием вернуться на корабль до конца срока готовности и не позже срока, назначенного для общего возвращения на свои корабли.

Для съемки с якоря делается сигнал «приготовиться к походу в таком-то часу», «иметь такой-то ход» и пр.

§ 5. Быть на положении пятом (пол. 5).

От кораблей в этом положении боевой готовности не требуется.

Увольнение на берег, как в мирное время.

§ 6. Если нет позывных, то сигнал о положении касается следующих частей флота:

дивизии линейных кораблей;
бригады крейсеров;
минной бригады;
бригады подводных лодок;
охраны рейдов (кроме линейного корабля *Георгий Победоносец*);
госпитальных судов: *Петр Великий* и *Колхида*;
тралящей партии;
авиации;
Черномора, *Водолея* и других мореходных буксирных портовых пароходов.

§ 7. Линейный корабль *Георгий Победоносец* и другие корабли, стоящие на Северном рейде к западу от Инженерной пристани, имеют всегда пушки готовыми к немедленному открытию огня ночью по миноносцам, днем по подводным лодкам.

Корабли, стоящие к востоку от Инженерной пристани, имеют только дневальных и некоторое количество боевых запасов у пушек, стоящих открыто. На этих кораблях в холодное и ненастное время разрешается держать порты закрытыми, но не задраенными на все задрайки.

Начальник и помощник начальника охраны рейдов находятся всегда на своих постах с захода солнца до 8 час. утра.

§ 8. Суда пловучей базы, кроме госпитальных, находятся всегда в пол. 4, если им не сделано особого распоряжения.

§ 9. Корабли, стоящие в таком ремонте, который лишает их возможности выйти в море, находятся в пол. 5, без вреда, однако, для успешности работ.

§ 10. Заградителям указание о положении делается отдельно с их позывными.

§ 11. Если сигнал, назначающий положение большой готовности не указывает времени, с которого новое положение вводится, то это обозначает, что новое положение вводится по истечении того промежутка времени, которое полагалось при ранее бывшем положении до готовности дать ход.

Например: при положении 4 делается сигнал пол. 1 в 12 час., значит новое положение входит в силу с 22 час.

§ 12. Корабли в портах вне Севастополя по усмотрению своих флагманов или командиров переводятся на положение большей готовности, если обстоятельства того требуют.

Охрана рейдов

СЕВАСТОПОЛЬ

Корабли охраны рейдов

§ 1. Обязанности кораблей охраны рейдов, базирующихся на Севастополь, были указаны выше.

§ 2. Кроме них в Балаклавской бухте всегда держится группа подводных лодок третьего дивизиона.

§ 3. Назначение этой группы—прикрывать работу тральщиков, а также выходы и входы флота в Севастополь.

При этом подводные лодки должны обеспечить флот от возможности неприятелю зайти в голову или тыл флота при его движении по стесненному фарватеру.

§ 4. Для этого лодки балаклавской группы своевременно занимают позиции, о чем получают приказания через начальника охраны рейдов.

§ 5. Заметив неприятеля, они действуют, имея в виду сказанное выше в § 3.

§ 6. Детали их действий и передача приказаний определяются особой инструкцией.

Общие основания службы батарей

§ 7. Для охраны в ночное время рейдов и стоящих на них кораблей от атак и всяких других покушений неприятеля служат батареи № 2, 4, 14, 23 и 24, а также 75-*мм* орудия при батарее № 9 и на Константиновской, все прожектора крепости и морские наблюдательные посты.

Действием всех этих средств от захода до восхода солнца распоряжается и руководит под своею ответственностью начальник охраны рейдов и его помощник; с наступлением же дня и до захода солнца означенные средства всецело переходят к своему прямому начальнику.

§ 8. Дежурные батареи должны быть готовы к открытию огня тотчас же по обнаружении на внешнем рейде неприятельских кораблей, для чего на каждую из них с наступлением темноты и до восхода назначаются офицеры, которые, находясь неотлучно и обязательно на брустверах батарей, несут наблюдательную службу и руководят

действиями своих прожекторов. Означенные офицеры могут оставить свой наблюдательный пост не иначе, как сменившись с другим офицером. Эти же офицеры поверяют бдительность несения службы морскими наблюдательными постами и артиллерийскими наблюдателями, расположенными в районе их батарей.

§ 9. Личный состав дежурных батарей должен быть обязательно постоянным и делиться на четыре смены. С наступлением темноты очередная смена занимает места у орудий, а остальные три смены спят в бараке одетыми и занимают свои места по тревоге. Смена производится при теплой погоде через три часа, а при холодной через $1^1/_2$ часа. С рассветом и полным прояснением горизонта личный состав от орудий отпускается.

§ 10. Орудия дежурных батарей с заходом солнца заряжаются и к ним выносятся по 3 патрона, которые покрываются брезентом. Следует наблюдать, чтобы одни и те же патроны не выносились каждый вечер. С рассветом патроны убираются в погреба.

§ 11. Если в море имеются наши корабли, которым предписано будет возвращение после захода солнца, то об этом с вечера все батареи извещаются помощником начальника охраны рейдов. В случае же отсутствия таковых в море, они самостоятельно открывают огонь тотчас же по обнаружении в своем обстреле корабля.

§ 12. Перед заходом солнца вахтенные офицеры дежурных батарей обязаны проверить исправность телефонной связи с пунктом помощника начальника охраны рейдов и спросить о нахождении кораблей в море. Поверку исправности телефонной сети производить офицерам перед вступлением на вахту.

Готовность батарей

1. Быть на положении первом

§ 13. Весь личный состав находится на своих боевых местах.

§ 14. Орудия всех батарей крепости подготовлены к открытию огня, но не заряжены; заряжание производится с появлением неприятельских кораблей в виду крепости.

§ 15. Дальномеры готовы к действию.

Погреба открыты: погребные и подносчики находятся на своих местах.

§ 16. Командная и телефонная связь принимает только приказания и доклады.

Крепостное минное заграждение

§ 55. На обязанности начальника минной обороны лежит выполнение возможно лучшим и скорейшим способом установки минных заграждений, согласно с утвержденным планом минной обороны крепости Севастополь. Для сего в техническом отношении ему подчиняются все минные части, находящиеся в крепости, а именно: 2-я Севастопольская крепостная минная рота и Керченская крепостная минная рота. В отношении подчиненных частей начальник минной обороны пользуется правами полкового командира.

§ 56. Начальник минной обороны распределяет работу по устройству и содержанию минных заграждений между минными ротами и назначает начальников минных заграждений.

§ 57. По охране минных заграждений он руководствуется инструкцией начальнику охраны рейдов, сносясь по этому вопросу непосредственно с начальником охраны рейдов.

§ 58. Начальник минной обороны должен быть связан прямым телефоном с помощником начальника охраны рейдов (на батарее № 4) и с морской центральной станцией.

§ 59. Начальник минной обороны следит за правильным несением службы по устройству и содержанию минных заграждений; он выдает на минные станции письменные инструкции о порядке ввода и выключения боевых батарей, на основании нижеследующего: ввод боевых батарей в минные заграждения (заграждения опасны) производится: на ночь с наступлением темноты до рассвета, днем— по приказанию командующего Черноморским флотом (или главного командира Севастопольского порта во время отсутствия командующего), передаваемому с крепостным паролем через начальника охраны рейдов.

В случае приказания о содержании минного заграждения с постоянно введенными боевыми батареями (заграждения опасны все время) выключение боевых батарей производится также по приказанию командующего Черноморским флотом (или главного командира Севастопольского порта во время отсутствия командующего), передаваемому с крепостным паролем через начальника охраны рейдов.

Начальный срок ввода боевых батарей в минные заграждения, а также изменение в порядке ввода боевых батарей, т. е. переход от содержания минных батарей опасными лишь ночью к содержанию опасными постоянно и наоборот, делается по приказу или письменному предписанию командующего флотом.

Приложение 2

СООБРАЖЕНИЯ ОПЕРАТИВНОЙ ЧАСТИ ШТАБА КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ О БЛОКАДЕ УГОЛЬНОГО РАЙОНА, УТВЕРЖДЕННЫЕ КОМАНДУЮЩИМ ФЛОТОМ 5 ФЕВРАЛЯ 1916 г.

Сопоставление данных агентурной разведки показывает, что пароходы-угольщики выходят из Босфора и Зунгулдака с темнотой или незадолго (час, полтора) до захода солнца и входят утром. Самый опасный для них район мыс Баба-Кефкен проходится ими в темноте.

Невозможность иметь всегда подводную лодку, при наличии всего двух исправных, заставляла оставлять Босфор без наблюдения на продолжительные сроки, а лодку у Зунгулдака чередовать с миноносцами, которые, главным образом, держали блокаду днем.

Появление наших миноносцев днем в Угольном районе предупреждает турок об опасности и заставляет их быть осторожными, предполагая вероятным возвращение миноносцев в блокируемый район и ночью.

Отсутствие миноносцев днем всегда обозначало свободный проход для пароходов и ночью.

Ввиду этого, а также ввиду вступления в строй *Моржа* возможно испробовать порядок блокады по иной схеме.

Блокада может поддерживаться или у Босфора, или в Угольном районе, или в том и другом участках одновременно.

Босфорский район, имея преимущество перед Угольным в том, что блокирующие корабли одновременно наблюдают за путями и от Анатолии и от Румелии, обладает крупным недостатком, заключающимся в том, что ввиду наличия минного заграждения он представляет значительные навигационные трудности, которые не позволяют ночное плавание здесь миноносцев, а подводная лодка, отошедшая в море для зарядки, может подобраться на позицию только к десяти часам. При этом, значит, пропускается много светлого времени, в течение которого пароходам легко проскользнуть в Босфор.

Угольный район (Зунгулдак-Кефкен) представляется более выгодным, так как здесь можно держать под непосредственным наблюдением вход в Зунгулдак и плавание ночью не представляет больших трудностей.

Схема блокады Угольного района

Район блокируется: днем — подводной лодкой, ночью — парой миноносцев.

Подводная лодка наблюдает только за Зунгулдаком, причем время пребывания ее в погруженном состоянии определяется приходом на позицию перед входом в порт — перед рассветом и уход с позиции — с наступлением полной темноты.

Для зарядки и отдыха лодка пользуется темным временем, отходя вне видимости берегов (далеко отходить не придется) в NO-направлении.

Если бы, ввиду увеличения светлого времени дня, такой порядок оказался бы трудным для подводной лодки, она может уходить в море вне видимости берегов и на несколько светлых часов, но при непременном условии быть на позиции по обе стороны восхода и захода солнца, захватывая возможно больше светлых часов после восхода и перед заходом. Лодка ничем не должна выдавать своего присутствия.

Ночью блокада переходит к миноносцам.

Пара миноносцев с наступлением темноты приближается к берегу с расчетом не обнаруживать своего присутствия. Они держатся в течение всего темного времени на линии мыса Баба-Кефкен ломаными курсами, отходя от этой линии к N и S, примерно, на 5 миль. Перед наступлением рассвета, так, чтобы не быть замеченными с берега, большим ходом отходят на N, где весь день держатся малым ходом или без хода, и возвращаются в район блокады в темноте.

При предлагаемом способе:

1) устраняется все увеличивающаяся опасность для миноносцев от подводных лодок, изучивших курсы миноносцев и порядок дневного обхода Угольного района;

2) упраздняется необходимость в прикрытии линейными кораблями, которые, в свою очередь, требуют охраны из миноносцев; расход миноносцев и без того, ввиду операций в восточной части моря, становится очень велик;

3) увеличивается вероятность встречи парохода ночью, хотя в то же время сводится до минимума вероятность захвата парусников, что, впрочем, имеет сравнительно ничтожное значение;

4) увеличивается продолжительность пребывания миноносцев в блокаде ввиду малых ходов, так как теперь, справедливо опасаясь подводных лодок, миноносцы ходят в Угольном районе до 18 узлов.

Приложение 3

ПЛАН ОПЕРАЦИЙ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА С 15 ДЕКАБРЯ ДО ПОЛУЧЕНИЯ НОВОЙ ДИРЕКТИВЫ

Начальнику штаба верховного главнокомандующего

Представляя «План операций Черноморского флота с 15 декабря до получения новой директивы», докладываю, что для данного момента, в обстановке, создавшейся на Ближнем Востоке в связи с занятием Сербии, главною задачею Черноморского флота полагал бы десантную операцию в восточной части Анатолии для содействия кавказской армии разгромить анатолийскую армию турок, для чего нанести удар в ее тыл — из Трапезунда на Эрзерум.

Высказывая это свое мнение и представляя одновременно особую записку по этому вопросу, я пока, до получения новой директивы, руководствуюсь директивами, полученными ранее в письме от 18 ноября 1915 г., за № 1194 и телеграмме 3 января 1916 г. за № 1.

Адмирал Эбергард

ПЛАН ОПЕРАЦИЙ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА С 15 ДЕКАБРЯ ДО ПОЛУЧЕНИЯ НОВОЙ ДИРЕКТИВЫ

Директива

Лишение Турции угольного подвоза и возможно полное пресечение всяких подвозов к анатолийской армии, причем, однако, действия против Угольного района не должны ослабевать.

(Письмо начальника штаба верховного главнокомандующего от 18 ноября 1915 г., № 1194 и телеграмма его № 1, от 3 января 1916 г.

Операция

Главная операция—блокада Угольного района.

Второстепенная операция:

1) действия на сообщения анатолийской армии;

2) действия на сообщения Германия — Босфор — Анатолия;

3) действия против баз неприятельских подводных лодок в Варне, Бургасе и Константинополе.

Обстановка

Подавляющее превосходство наших главных сил линейного флота над неприятельскими в значительной степени утрачивает свое значение благодаря:

1) недостатку миноносцев для охраны от подводных лодок;

2) отсутствию быстроходных крейсеров;

3) большим расстояниям до объектов.

Так как все объекты, кроме морских сообщений анатолийской армии, близки к базе неприятельского флота—Босфору, все действия противнику, наоборот, облегчаются. Этому способствует легкость наблюдения с берега за нашими кораблями, короткость его путей и продолжительность зимних ночей.

Поэтому флот в состоянии одновременно выполнять хорошо только одну операцию, отвлекая часть своих сил для других лишь в промежутки.

Выполнение операций

1) Блокада Угольного района производится отделениями нефтяных миноносцев, поддерживаемых по очереди тремя маневренными группами кораблей.

Периодически, ввиду недостатка миноносцев, блокада возлагается на подводные лодки.

По мере возможности, бомбардировками и налетами гидросамолетов разрушаются портовые сооружения и приспособления для добычи угля.

Заграждение порта Зунгулдака минами и затоплением пароходов не производится, так как первое, будучи протралено, будет больше стеснять нас, нежели противника, а второе невозможно выполнить при имеющихся у неприятеля батареях.

2) Действия на путях Германия—Босфор—Анатолия производятся поисками миноносцев на линиях Румыния — Болгария — Босфор.

3) Действия на сообщения анатолийской армии производятся постоянно кораблями Батумского отряда. По мере возможности уделять часть сил из блокады Угольного района, с той же целью посылаются корабли, обычно занятые выполнением главной задачи. Они производят неожиданные набеги, по возможности одновременно появляясь во многих районах побережья.

Эти корабли захватом пленных и высадкой разведывательных партий определяют пути и способы подвоза к анатолийской армии подкреплений и снабжения.

В зависимости от полученных данных, производятся высадки малого десанта для препятствования этому снабжению, отвлечения сил на побережье и разрушения ценных сооружений.

В случае же неимения достаточных сил, производится крупный десант для занятия Трапезунда, как базы для тылового удара по анатолийской армии в Эрзеруме, или же Зунгулдака, как промежуточной базы для мелких судов при десанте у Босфора и для завладения Угольным районом.

Об операциях на Трапезунд—Эрзерум прилагается особая записка; об операции же на Зунгулдак записка будет представлена дополнительно.

Если же по количеству войск, которые окажется возможным выделить, серьезная операция на Трапезунд будет невозможна, то могут быть выполнены высадки в тыл левого фланга анатолийской армии, на участке Архаве—Ризе с целью окружения левого фланга неприятеля и соединения высаженного десанта с нашим Приморским отрядом.

Адмирал Эбергард

9 января 1916 г.

Приложение 4

ПРАВИЛА ВХОДА И ВЫХОДА СУДОВ НА БАТУМСКОМ РЕЙДЕ

Ночью

1) Вход транспортных и коммерческих судов воспрещается.

2) О всяком выходе в море военного корабля за час до момента выхода за боны старший морской начальник на рейде извещает начальника приморского отдела обороны для осведомления батарей.

3) Всякий военный корабль, подходящий к Батуму, за два часа до входа на рейд по радио извещает старшего морского начальника на рейде, который, в свою очередь, извещает начальника приморского отдела обороны о времени, числе и типе входящих кораблей и каким фарватером, для своевременного осведомления батарей, и командира порта—для своевременного открытия маяка и прожектора-указателя.

4) Прожектор-указатель закрывается по условным сигналам (5 длительных вспышек прожектора со входящего корабля), а маяк—по приказанию командира порта по миновании надобности.

5) Все военные корабли у бонов встречаются брандвахтенным катером и далее следуют на рейд точно по его указаниям. В случае туманной погоды или особых приказаний командира порта, брандвахтенный катер встречает военные корабли в море у начала северного или южного входов.

Днем

1) Выход всех транспортных судов в море допускается только с разрешения старшего морского начальника на рейде, передаваемого через брандвахту.

2) О всяком выходе в море военного корабля за час до момента выхода за боны старший морской начальник на рейде извещает начальника приморского отдела обороны для осведомления батарей.

3) См. п. 3 «Ночью».

4) Вход всех частных судов на рейд происходит с разрешения брандвахты или начальника охраны рейдов.

5) См. п. 5 «Ночью».

6) О всяком предстоящем входе и выходе в море наших миноносцев и, в особенности, подводных лодок старший морской начальник на рейде осведомляет начальника приморского отдела обороны с особой полнотой, во избежание ошибок.

Световая завеса устанавливается только по приказанию начальника отдела обороны.

Сигналом о полном прекращении огня батареями будет служить вертикальное качание луча прожектора на Бурун-Табие.

Степень боевой готовности батарей

Днем: а) 254-*мм* пушки подготовлены к заряжанию. Погреба закрыты решетчатыми дверьми и запломбированы. Производится поверка регулировки дальномеров и правильность действия командной и дальномерной телефонной связи. Орудийная прислуга—в помещениях на батареях. Очередные наблюдатели (два человека на прибор)—в дальномерном павильоне, остальные—в своих помещениях.

б) 152-*мм* батареи Канэ, 152-*мм* в 190 п., 75-*мм* и полевые—одно орудие в полной боевой готовности (орудие готово к заряжанию, прислуга при орудии). Остальные орудия принимают такое же положение по тревоге на батарее.

Дальномеры с полной прислугой готовы к действию.

Ночью: а) 254-*мм* пушки—орудийная принадлежность при орудиях, погреба закрыты, прислуга и дальномерщики—в своих помещениях. Батареи приводятся в боевую готовность по тревоге.

б) 152-*мм* Канэ, 152-*мм*, 75-*мм* и полевые—все орудия в полной боевой готовности, но при орудиях половина прислуги, другая половина прислуги выбегает к орудиям по тревоге.

в) Все прожекторы с наступлением темноты должны быть всегда готовы к освещению по первому приказанию (у керосиновых двигателей подогреты груши).

За час до восхода солнца и до полного рассвета: все 254-*мм* и 152-*мм*, а также дальномеры в полной боевой готовности, погреба открыты, подносчики и погребные на своих местах, 75-*мм* и полевые орудия в такой готовности, как и ночью.

Весь личный состав батареи и взводов на своих боевых местах.

Приложение 5

ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА ОХРАНЫ БАТУМСКОГО РЕЙДА ОТ ТОРПЕДНЫХ АТАК

Задача охраны

Обеспечить корабли на Батумском рейде днем и ночью от атак неприятельских подводных лодок и миноносцев.

Силы охраны

1) Приморские батареи Михайловской крепости.

«Тамара»—полевые поршневые пушки 2
«Барцхана»—полевые поршневые пушки 2
«Бурун-Табие»—152-*мм* пушки Канэ 4
» —полевые поршневые пушки 2
«Маяк»—75-*мм* пушки флота (в оперативном отношении подчиняются начальнику приморского отдела обороны крепости) 2
«Черноморская»—152-*мм* пушки в 190 п. 4
«Чорохская»—полевые поршневые пушки 2

Сверх того, для действия против крупных кораблей неприятельского флота, прикрывающих минные атаки, четыре 254-*мм* пушки («Барцхана» 2, «Черноморская» 2).

2) Прожекторы: а) завесные: «Тамара», «Черноморская»—2, б) искатели: высота 40, «Бурун-Табие»—2.

3) Наблюдательные пункты: «Кахабери», «Маяк» и батарейные («Тамара», «Бархцана», «Бурун-Табие», «Маяк», «Черноморская» и «Чорохская»).

Начальник охраны

Начальник приморского отдела обороны Михайловской крепости.

Связь

Центральный командный пункт начальника приморского отдела обороны на Бурун-Табие имеет непосредственную телефонную связь:

1) с наблюдательным пунктом «Кахабери»,
2) с наблюдательным пунктом «Маяк»,
3) с командиром брандвахты,
4) с управлением военного порта,
5) с центральной станцией службы связи,
6) с старшим морским начальником на рейде.

Кроме того, батарея и прожекторы связаны с Центральной, Бурун-Табие и между собой общей артиллерийской и командной сетью.

Охрана днем

Служба связи Черного моря постоянно извещает начальника приморского отдела обороны о всех замеченных неприятельских подводных и надводных кораблях в районе Поти—Батум—Трапезунд.

Старший морской начальник на рейде осведомляет начальника приморского отдела обороны о предстоящем подходе к Батуму наших военных кораблей.

Наблюдательные посты и дежурный или вахтенные на батареях с рассветом наблюдают за прилежащей к ним полосой моря до горизонта, имея главной целью обнаружить неприятельскую подводную лодку в надводном или подводном положении.

Заметив оную или какой-либо подозрительный предмет, немедленно доносят по телефону: «Кахабери» и «Маяк»—начальнику приморского отдела обороны, а остальные—на свои батареи.

Командир батареи доносит немедленно о замеченном начальнику приморского отдела обороны и самостоятельно открывает огонь в пределах назначенных углов обстрела, если заранее не было получено от начальника отдела обороны предупреждения о выходе нашей подводной лодки. Таковое предупреждение должно исходить от старшего морского начальника на рейде через начальника отдела обороны.

Охрана ночью

Начальник приморского отдела обороны должен быть заблаговременно уведомлен старшим морским начальником на рейде о всяком предстоящем выходе в море или входе в бухту каких-либо кораблей указанием числа, типа, точного времени и каким фарватером.

Наблюдательные посты тщательно следят за прилежащей им полосой моря и о всяком корабле или о каком-либо предмете на воде немедленно докладывают своему командиру батареи, а маяк доносит начальнику приморского отдела обороны.

Командир батареи доносит немедленно о замеченном начальнику приморского отдела обороны и самостоятельно открывает огонь, если заранее не было получено от начальника отдела предупреждения о входе или выходе какого-либо нашего корабля (в случае порчи телефона с наблюдательного поста пускаются две сигнальные ракеты).

Прожекторы-искатели открывают освещение по приказанию командиров своих батарей (расписания прожекторов по батареям даны командирам батарей и прожекторам), действуют по их указанию и закрываются немедленно по миновании в них надобности. Об открытии прожектора командир батареи доносит немедленно начальнику приморского отдела обороны.

Приложение 6

ДОКЛАД КОМАНДУЮЩЕГО ЧЕРНОМОРСКИМ ФЛОТОМ В СТАВКУ 9 ЯНВАРЯ 1916 Г. ПО ВОПРОСУ ОБ ОВЛАДЕНИИ ТРАПЕЗУНДОМ ПРИ ПОСРЕДСТВЕ ДЕСАНТА

Принимая во внимание поступающие в настоящее время настойчивые агентурные сведения о передвижениях турецких войск со стороны Константинополя вдоль побережья Черного моря к Трапезунду и считая вполне естественным, что турки пользуются для передвижения войск и грузов прибрежной дорогой, так как единственная дорога Ангора—Эрзерум вследствие своего состояния не может обслуживать всю турецкую армию, командующий кавказской армией признает крайне желательным сделать оттяжку и разброску части неприятельских сил вдоль побережья Черного моря.

В соответствии с этим, отметив в своем секретном письме ко мне 26 декабря, что с предполагаемым к весне окончанием постройки всей железной дороги Ангора—Эрзерум значение береговой дороги совсем падет, генерал-от-инфантерии Юденич выражает предположение о возможности в настоящее время достигнуть указанной им цели путем небольших морских набегов на различные пункты побережья для захвата жителей и их опроса, а также, чтобы не только заставить турок задержать на побережье часть своих сил, но и получать крайне нужные теперь сведения о передвижениях турецких войск.

Сомневаясь в возможности широкого использования приморской дороги для передвижения военных сил Турции, но придавая первостепенное значение положению, создавшемуся на Ближнем Востоке после открытия прямого туда пути, по которому наши противники могут непосредственно и небольшими силами помочь Турции в действиях против нашего кавказского фронта, я думаю, что предположения командующего кавказской армией надлежало бы развить до размеров десантной экспедиции, направленной по важному для неприятеля направлению на Эрзерум с тыла и в то же время, с точки зрения морской по линии наименьшего сопротивления,—на Трапезунд для содействия наступлению нашей армии в Армении.

В соображении, что указанный пункт и направление операций флота с транспортной флотилией находятся в наибольшем отдалении от неприятельских морских сил и средств, я полагаю, что при соблюдении внезапности удара мы можем достигнуть успеха, в особенности, если мы, до наступления решительного момента, демонстрациями не обнаружим наших намерений в восточной половине анатолийского побережья.

Мне представляется, что, с высаженным на анатолийском берегу десантом достаточной силы, кавказская армия, поддержанная Черноморским флотом, одновременно с фронта и тыла, может разгромить анатолийскую армию и воспрепятствовать ее большому усилению передвижением на Кавказ новых подкреплений, что особенно вероятно, если предположить, что слух о походе на Египет пущен намеренно лишь для демонстрации.

Усиление турок на кавказском фронте и возможные здесь для нас осложнения могут принять угрожающие общему стратегическому положению размеры, в предотвращении которых, по моему рассуждению, необходимо безотлагательное завершение начавшегося разгрома турецкой малоазиатской армии с помощью десанта на Трапезунд.

Представляя эти мои общие соображения на заключение, прошу не отказать в сообщении мне ваших указаний относительно целесообразности предлагаемой операции по общей стратегической обстановке, и в случае одобрения, о тех сухопутных силах, которые могут быть даны в десант. На этих ваших указаниях будут основаны мой ответ и дальнейшие сношения с ген. Юденичем о способах и пределах содействия флота нашей кавказской армии.

Эбергард

9 января 1916 г.

Приложение 7

ПРЕДПОЛОЖЕНИЕ О СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЯХ АРМИИ И ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА НА АРМЯНСКОМ ТЕАТРЕ

Цель действия

Удар в тыл анатолийской армии (по Эрзеруму) для содействия кавказской армии в разгроме турок.

Обстановка

Принимается:

1) что турецкие 10-й, 11-й и 9-й корпуса, под влиянием успеха кавказской армии в начале января, стянуты к Эрзеруму для его защиты;

2) что подступы к Эрзеруму прикрываются трудно доступными хребтами, с севера Думлу-дагом, с востока Деве-бойну и с юга Палан-текеном, почему взятие его наиболее легко с запада;

3) что главный путь Трапезунд—Байбурт, совместно с дорогами через Калькит—Чифтлик—Мамахатун—Эрзинджан и вьючными от нескольких пунктов побережья между Трапезундом в Ризе, выходящими на шоссе Трапезунд—Эрзерум, дают возможность, комбинируя войска с колесным и вьючным обозами, одновременно двинуть на Эрзерум силы, достаточные для выполнения операции (около двух корпусов).

Для этого необходим захват Трапезунда, как головного этапа всей десантной операции, и ряда пунктов от Платаны до Ризе для расширения базы наступления.

Обеспечение

1) Для обеспечения операции от подкреплений, могущих подойти с запада и юго-запада, необходим заслон или на линии Калькит—Чифтлик—Эрзинджан или на линии Кара—Хиссар—Рифас—Эрзинджан. Последняя линия, давая более надежное обеспечение безопасности операции, в то же время разгружает коммуникационный путь Трапезунд—Гюмиш-хана, т. е. войска, находящиеся на этой линии, могут базироваться на Керасунд.

2) Для улучшения связи с кавказской армией и обеспечения отхода, в случае прорыва австрийского флота, в Черное море, необходимо занятие всего побережья от Платаны до Архаве.

Выполнение

3) Захват Трапезунда и других пунктов побережья не представит, вероятно, больших затруднений, так как по имеющимся сведениям гарнизон Трапезунда, не считая переходящих частей, состоит не более как из 6 000 штыков, при 24—28 орудиях 75- и 150-*мм* калибров, и инженерная подготовка незначительна; прочие же пункты не укреплены вовсе.

Исходные пункты

Для первого эшелона наилучшими пунктами представляются:

1) для головного отряда (одна дивизия)—Одесса;

2) для другой дивизии—Новороссийск—Туапсе (сосредоточение в районе Тихорецкая—Армавир).

Избрание таких пунктов вызывается необходимостью ввести неприятеля в заблуждение относительно цели, ему должно способствовать сосредоточение в Одессе вновь формируемых частей (не идущих в действительности в десант), и дает возможность подготовить личный состав назначенной дивизии для предстоящей десантной операции.

Сосредоточение же второй дивизии и остальных войск в районе Тихорецкая—Армавир, в тылу кавказской армии, не может вызвать предположений об их действительном назначении.

Головной отряд и морские батальоны, свободно размещенные на всех транспортах флотилии, внезапно перебрасываются в Новороссийск и Туапсе, где на те же транспорты сажаются перекинутые по железной дороге части второй дивизии. Отсюда весь корпус направляется в район высадки.

Кроме того, из Поти и Батума на мелких кораблях перекидываются некоторые части войск (около одной бригады пехоты).

Второй и последующие эшелоны берутся исключительно из кавказских портов.

Базирование

Имея в виду безопасность морской коммуникации, базирование десанта должно быть исключительно на кавказские порты.

Внезапность

Так как залогом успеха является полнейшая тайна и внезапность, должны быть приняты особые меры, дабы все предваритель-

ные передвижения войск носили характер сосредоточения для других целей и чтобы войска до выхода в море не знали о действительном объекте действий; а войска, сосредоточенные в Одессе, флот и транспортная флотилия готовились бы для действия на западном побережье Черного моря.

Разработка плана операции должна производиться возможно меньшим числом лиц.

Командующий Черноморским флотом

Адмирал Эбергард

9 января 1916 г.

Приложение 8

СОГЛАШЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ КАВКАЗСКОЙ АРМИИ И ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В ЭРЗЕРУМЕ 8 ФЕВРАЛЯ 1916 Г.

8 февраля 1916 г. в крепости Эрзерум совещание под председательством командующего кавказской армией ген. Юденича, при участии ген. Палицына, ген. Янушкевича, начальника штаба армии ген. Болховитинова, генерал-квартирмейстера армии ген. Томилова и представителя Черноморского флота флаг-капитана оперативной части капитана 1-го ранга Кетлинского, обсудив записку последнего от 6 февраля 1916 г. на имя начальника штаба армии, пришло к перечисленным ниже выводам.

Выводы эти по отношению к кавказской армии одобрены главнокомандующим кавказской армией.

А. Требования к Черноморскому флоту от обстановки на кавказском театре:

§ 1. Кавказская армия придает весьма большое значение занятию Трапезунда, как угрозе тылу турецкой армии, действующей против Эрзерума, так и для дальнейшего нашего наступления.

§ 2. Теперь и в ближайшее время кавказская армия не в состоянии выделить силы, необходимые для занятия и удержания Трапезунда.

§ 3. Поэтому выполнение этой операции ставится в зависимость от назначения в распоряжение командующего Черноморским флотом соответствующих сил (около корпуса) из Европейской России.

§ 4. Эту операцию следует разработать и произвести Черноморскому флоту, причем корпус должен остаться в подчинении коман-

дующего флотом до момента соединения десанта с Приморским отрядом или армией в Эрзеруме — Гюмиш-хана, с какого момента он переходит в подчинение главнокомандующего кавказской армией.

§ 5. В ближайшее время для кавказской армии, независимо от решения вопроса о Трапезунде, необходимы действия флота на сообщения анатолийской армии и поддержки наступления Приморского отряда.

Б. Степень выполнимости перечисленных требований средствами флота:

§ 6. Емкость транспортной флотилии равна одному корпусу; поэтому занятие Трапезунда или другого пункта десантом возможно только до тех пор, пока силы неприятеля в этом пункте таковы, что для его занятия одного корпуса достаточно.

§ 7. Второй корпус (и каждый следующий) может быть переброшен приблизительно через три недели.

§ 8. С момента предупреждения вся транспортная флотилия готова через три недели. Часть флотилии может быть изготовлена значительно скорее.

§ 9. Флот не допустит перевозки крупных подкреплений или снабжений к анатолийской армии на пароходах.

§ 10. Подвоз на мелких транспортах деятельно преследуется флотом, но вследствие недостатка миноносцев и особых условий плавания парусников вдоль берегов Анатолии, флот не может прекратить совсем этого подвоза без занятия ряда пунктов на берегу, для чего нужны сухопутные силы.

В. Порядок сношений и взаимоотношений:

§ 11. В дальнейшем штаб кавказской армии, намечая операции, в которых может потребоваться содействие флота, входит в предварительные сношения со штабом Черноморского флота.

§ 12. В случаях необходимости внезапно обратиться к флоту за содействием, кавказская армия указывает только, для какой цели нужно это содействие, не касаясь способов и средств выполнения.

§ 13. Комендант Батумской крепости, как подчиненный командующему Черноморским флотом во всем, что касается действий на море (см. Боевое расписание Черноморского флота), сносится непосредственно с командующим флотом и его штабом по всем морским вопросам уже решенных операций.

Переговоры же с флотом о новых намечаемых операциях производятся исключительно через штаб главнокомандующего кавказской армией.

§ 14. Командующий флотом является ответственным за все происходящее на Черном море; поэтому он один руководит всеми боевыми действиями и движением кораблей в пределах Черного моря.

§ 15. Взаимоотношения частей армии и флота при выполнении смешанных операций определяются секретным приказом начальника штаба верховного главнокомандующего 16 января 1916 г. за № 66, «Положением для перевозки войск по Черному морю», «Руководством для выполнения десантной операции на Черном море» и «Боевым расписанием Черноморского флота на время войны», утвержденным верховным главнокомандующим 8 июля 1915 г.

Тифлис 12 февраля 1916 г.

Подписали: Начальник штаба кавказской армии генерал-майор *Болховитинов* и флаг-капитан оперативной части штаба командующего Черноморским флотом капитан 1-го ранга *Кетлинский.*

Приложение 9

НЕКОТОРЫЕ СООБРАЖЕНИЯ МОРСКОГО КОМАНДОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ЧЕРНОГО МОРЯ ВЕСНОЙ И ЛЕТОМ 1916 г.

Непрерывная активная до сих пор деятельность Черноморского флота парализовала неприятельский флот. Но он существует в том же составе (кроме крейсера *Меджидие*) и все время усиливается новыми подводными лодками.

Если флот будет привязан на долгое время к восточной части моря для прикрытия операции Приморского отряда и его снабжения морем и, таким образом, перейдет к пассивной, оборонительной (по отношению к флоту неприятеля) деятельности, то турецкий флот снова оживет.

Это скажется, прежде всего, нападениями его кораблей на малые корабли и транспорты в районе Лазистана.

Кроме того, длительное пребывание флота (хотя бы частями) в районе Батума, где нет нужных баз, изнашивает нежные механизмы малых кораблей (за операцию Вице — Ризе выведены из строя почти все миноносцы), а потому флот может оказаться не в силах выполнить

главное свое назначение, когда придет для этого время. То же— с транспортами. Они приготовлены для определенной крупной операции.

Подвергая их ударам неприятеля и выводя (как все *Эльпидифоры* за операцию до Ризе) постепенно из строя, мы рискуем иметь их в недостаточном числе к нужному моменту.

Для устранения вышесказанных возможных нежелательных явлений необходимо:

а) организовать снабжение Приморского отряда соответствующим образом;

б) устранить и организовать маневренные базы флота и промежуточные — армии.

А. Организация снабжения армии морем

В Ризе (а потом в Трапезунде) должна быть только промежуточная база для распределения снабжения по приморскому фронту.

В Батуме же (а если окажется невозможным из-за тесноты, то и в Поти) должна быть главная тыловая база армии, где должны быть запасы не менее как на 2 месяца.

При этом подвоз в тыловую базу делается изредка отрядами транспортов под прикрытием флота, а также одиночными транспортами без прикрытия. Этот подвоз должен быть не срочный, допускающий длительные перерывы. Подвоз производится транспортной флотилией, движения которой регулируются штабом командующего флотом.

Подвоз из тыловой базы в Ризе должен производиться изредка отрядами транспортов под прикрытием флота (и почти непрерывно на фелюгах, а также на паровых и моторных малоценных судах). Он выполняется начальником тыловой базы и регулируется начальником корабельного прикрытия или директивами штаба командующего флотом. Запасы в Ризе должны допускать полный перерыв движения на десять дней.

Переход к новой организации подвоза лучше всего сделать сразу, как только освободятся транспорты от ближайшей перевозки войск.

Б. Базы

Для флота, маневренные, в Батуме и Ризе.

Батум. При оборудовании порта необходима организация охраны рейда от атак, с подчинением охранных батарей начальнику

охраны рейда в оперативном отношении (только для отражения атак миноносцев и подводных лодок).

Ризе должно быть оборудовано и организовано согласно с секретным приказом начальника штаба верховного главнокомандующего 16 января 1916 г. за № 66.

Для армии—промежуточная в Ризе и тыловая в Батуме (или Поти).

В Ризе и Поти (если он будет необходим) должны быть:

— защита с суши в руках армии, защита с моря (мины, сети, батареи, прожектора и т. п.) в руках флота, при организации согласно с приказом начальника штаба верховного главнокомандующего № 66.

В. О предстоящих операциях

Возможные ближайшие операции флота в восточной части моря:

1. Взятие Трапезунда десантом с моря.
2. Взятие Трапезунда десантом с моря и Приморским отрядом с суши.
3. Прикрытие и поддержка операций Приморского отряда при движении сушей на Трапезунд.
4. Прикрытие и производство (транспортной флотилией) снабжения армии морем.

Первая операция зависит от назначения верховным главнокомандующим достаточных сухопутных сил (§ 3 Эрзерумского соглашения).

Вторая — или от того же, или от назначения этих сил главнокомандующим кавказской армией.

Третья — от хода операций Приморского отряда.

Четвертая обязательна во все время войны.

Выбор той или другой операции зависит от стратегической обстановки на суше, возможности выделения тех или иных сухопутных сил и вообще от решения высшего командования сухопутными силами.

Но в том случае, если бы взятие Трапезунда было поставлено объектом для ближайшей операции, то при выборе той или другой из перечисленных выше трех операций следует иметь в виду, что для флота, имея в виду сказанное в начале настоящей записки, выгоднее та операция, где напряжение сил, хотя и больше, но короче, т. е. первая.

За нее говорит еще следующее:

а) Быстрое движение десанта не позволит неприятелю приготовиться подвезти подкрепления.

б) Следуя быстро за взятием Эрзерума, операция будет выполняться в момент упадка духа неприятеля.

в) Операция будет выполняться при нерастраченных еще на мелкие задачи силах флота и транспортной флотилии.

г) Неприятель не успеет стянуть к Трапезунду подводных лодок и организовать их базы.

д) Неприятель не успеет подвезти к Трапезунду дарданельские части, опытные в отражении десанта.

е) Представляя больший риск по сравнению с продвижением берегом, операция десанта зато сразу достигнет цели.

В случае первых трех операций разработка и выполнение их производятся, согласно с Эрзерумским соглашением, тогда, когда определяются время и назначенные для операции сухопутные силы.

Что же касается четвертой операции, а также устройства и организации баз для флота и армии и в связи с этим всей организации снабжения Приморского отряда с моря, то эти вопросы должны быть решены теперь же, так как без этого решения не могут ни готовиться, ни выполняться ни одна из перечисленных операций.

Также для своевременной подготовки флота и транспортов нужно знать возможно скорее:

1) какие силы считаются достаточными для взятия и удержания за нами Трапезунда;

2) каковы, в пределе, те силы Приморского отряда и других частей, снабжение которых должно будет итти морем;

3) когда, предположительно, та или другая из перечисленных операций может быть выполнена;

4) на какой грани неприятельской территории высшее командование кавказской армии предполагает остановиться, если не будут даны значительные подкрепления с севера;

5) следует ли считать Ризе настолько обеспеченным, что можно устанавливать в нем батареи Канэ, прожекторы, сети и другое оборудование, на эвакуацию которого потребно две недели.

5 марта 1916 г., № 440

Командующий Черноморским флотом

Адмирал Эбергард

Приложение 10

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ КАВКАЗСКОЙ АРМИИ И ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В БАТУМЕ 18 АПРЕЛЯ 1916 г.

Начальник штаба кавказской армии генерал-майор Болховитинов и флаг-капитан оперативной части штаба командующего Черноморским флотом кап. 1-го ранга Кетлинский, последний по уполномочению командующего флотом (согласно № 559 от 15 апреля), обсудив вопрос о предстоящей в ближайшем будущем перевозке 123-й и 127-й дивизий на анатолийское побережье, наметили нижеуказанный порядок действий, который, по отношению к кавказской армии, одобрен главнокомандующим.

1. Так как главному командованию угодно было высказать, что пункт посадки ему безразличен, то выбор одного или нескольких пунктов посадки остается на усмотрении командующего флотом.

2. Ввиду того что во время перевозки десанта ни средств транспортной флотилии, ни средств боевого флота для охраны недостаточно для производства побочных операций, на все это время:

а) прикрытия побережья Анатолии и движения транспортов вдоль берега не будет;

б) огневой поддержки сухопутных действий оказываться не будет;

в) переброски части десанта и укомплектования, подобно бывшим 8 апреля из Ризе в Хамуркан, не будет.

3. Ввиду вышеизложенного является необходимость заблаговременно до начала перевозки обеспечить как нынешний Приморский отряд, так и вновь перевозимые войска всем необходимым снабжением на время до возобновления правильного подвоза, т. е. до конца мая.

4. Согласно ведомости грузов Приморского отряда, средствами транспортной флотилии, которые могут быть для этого выделены за удовлетворением других подобных насущных нужд подвоза кавказской армии и западного фронта, это сосредоточение снабжения может быть закончено только 13 мая.

5. Следовательно, операция перевозки может начаться не ранее 13 мая, а высадка — не ранее 18—19 мая.

6. Высадка производится в районе Трапезунда, причем выбор самого пункта высадки будет сделан командующим флотом.

7. По прибытии подкреплений к Приморскому отряду занимается горный массив к югу от Иероса и вполне обеспечивается со стороны материка Платана, для устройства в ней и самом Трапезунде порта,

могущего служить как базой прикрывающей Анатолию части флота, так и портом, питающим армию.

8. Флот берет на себя вооружение и обслуживание морского фронта Трапезундской крепости, причем фронт этот находится в ведении командира трапезундского военного порта и начальника его морской базы.

Подписали: Начальник штаба кавказской армии генерал-майор Болховитинов и флаг-капитан штаба командующего Черноморским флотом капитан 1-го ранга *Кетлинский*.

г. Батум. 18 апреля 1916 г.

ИСТОЧНИКИ И МАТЕРИАЛЫ

Квашнин-Самарин Е. Н. Дневник историографа Черноморского флота.

Лукин В. К. Перечень событий и боевых действий на черноморском театре в войну 1914—1918 гг.

Лукин В. К. Заметки по боевой деятельности Черноморского флота в войну 1914—1918 гг.

Лукин В. К. Статьи и исследования по отдельным вопросам и операциям войны на Черном море из журнала «Морской сборник» за 1920—1926 гг.

Зайончковский А. Мировая война 1914—1918 гг. Москва, 1924.

Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг. Перевод с немецкого Е. Шведе с предисловием И. Лудри и примечаниями Н. Новикова. Воениз. Москва, 1934.

«Морской сборник», журнал. Статьи по войне 1914—1918 гг. на Черном море за 1920—1935 гг.

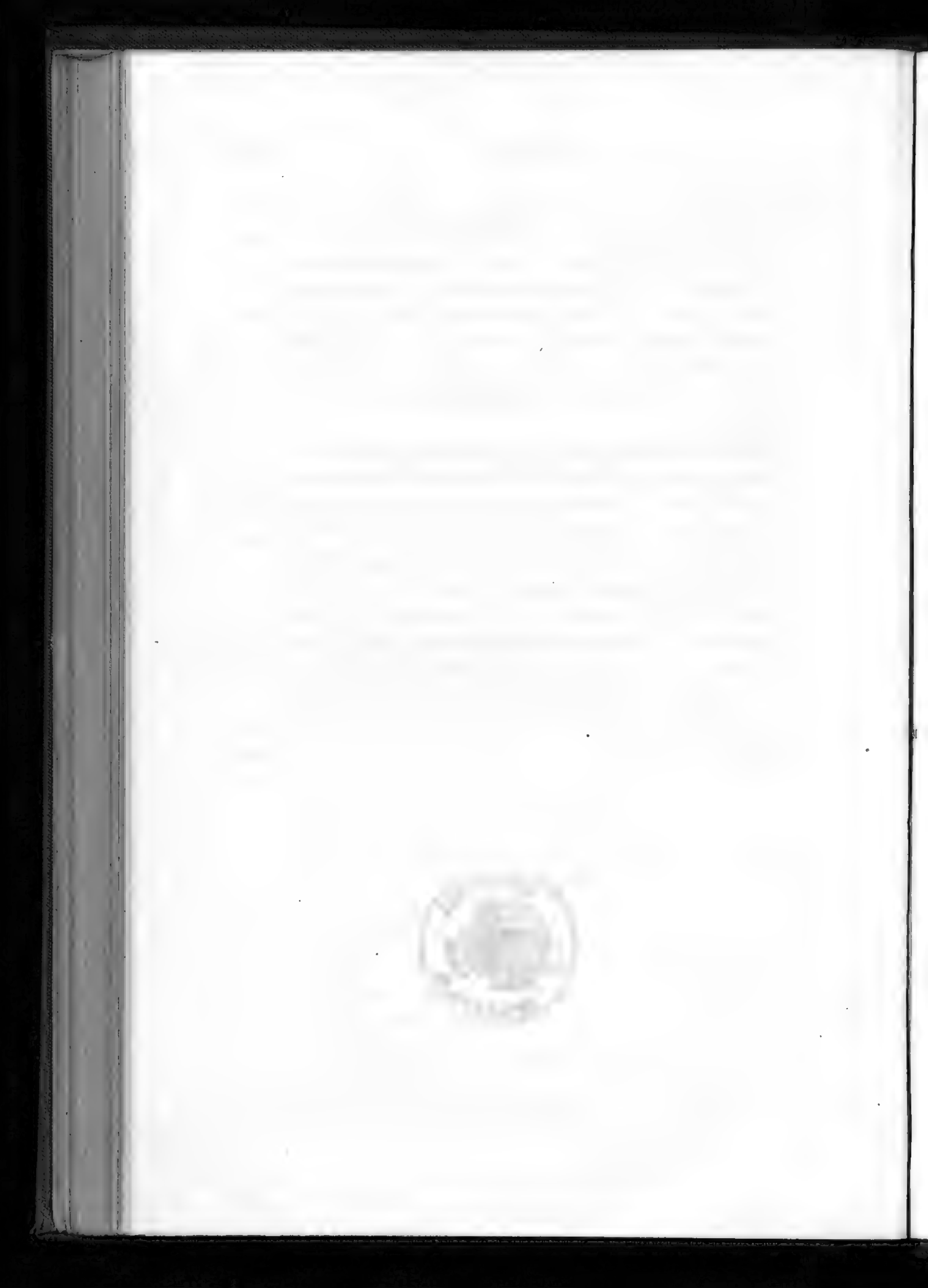
Военно-морская историческая комиссия по исследованию и использованию опыта войны на море (Морисском). Сборник I.

Дела архива войны 1914—1918 гг. на море б. Военно-морской исторической комиссии (Морисском), ныне архива войны Ленинградского отд. Центрального исторического архива (ЛОЦИА).

ОГЛАВЛЕНИЕ

Приложения.





★

К ПЕЧАТИ ПОДГОТОВИЛИ

Редактор *В. Белолипецкий*
Технический редактор *Дождев*
Корректор *М. Себрякова*
Выпускающий *В. Кондратов*

Сдано в производство 24.10.36
Подписано к печати 28.12.36

Формат бумаги 82×110/32
Объем 17 печ. л., 12,48 авт. л.
В бумажном листе 128.000 знаков.

Уполномоченный Главлита Г—7006.
Издательский № 366. Заказ № 1402.

Текст отпечатан на бумаге ф-ки Вишхимз
Переплетные материалы Щелковской ф-ки

Адрес изд-ва: Москва, Орликов пер., д. 3

Отпечатано в 16-й типографии
треста «Полиграфкнига», Москва, Трехпрудный пер., д. 9

★

